Jetzt 116 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:

- *614 von Liliput*
- *Vectron von Märklin*
- *Harz-Bulle von Tillig*
- *E.652 von ACME*

Werkstatt:

- *Brauerei Weihenstephan von Märklin/Trix*
- *Straßenbau in TT*

Reformator-Heimat

Der neue Bahnhof Wittenberg

Elegantes Understatement

Der 614 der DB

Legendäre Alpenquerung

Winter am Brenner



14 Berge, Pass und Bahn

Die Brennerbahn ist eine der wohl wichtigsten Alpentransversalen. Unsere Titelgeschichte verbindet die Historie dieser kühnen Gebirgsbahn mit traumhaften Fotos vom Winterbetrieb.



Titel: 194 048 am 30. Dezember 1982 bei Gries am Brenner
Foto: Georg Wagner



FOTO: HANSJÖRG BRUTZER

36 Unauffällig und doch gefällig

Die Triebwagen-Baureihe 614 der DB setzte Maßstäbe durch pures Understatement.



56 Der bayerische Bierberg

Im wahrsten Sinne des Wortes großartig ist der Bausatz der Brauerei Weihenstephan.



92 Wo der WUMAG brummt

Alexander Bergner hat ein neues Fotodiorama nach fränkischen Nebenbahnmotiven erbaut.

NEUER FERNVERKEHR

Hochinteressantes Projekt



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Ein Locomore-Zug erreicht den Berliner Hauptbahnhof. Das Unternehmen hat sich nur eine sehr kurze Zeitspanne für den wirtschaftlichen Erfolg gegeben. Man darf gespannt sein, ob's klappt.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Der Zuglauf zwischen Stuttgart und München: Die Locomore-Züge halten an vielen mittleren Zentren, die erhebliches Fahrgastpotential bieten. Der Fahrpreis zwischen der Spätzle-Metropole und der Hauptstadt variiert zwischen 22 und 65 Euro (www.locomore.com/de/tarife).



FOTO: MICHAEL MANSKE

Auf der letzten Innotrans war ein Locomore-Bm ausgestellt. Der entscheidende Faktor wird sein, wie viele potentielle Kunden schnell auf das neue Angebot aufmerksam werden und es nutzen.

Ohne großes Tamtam startete der erste Zug des Berliner Unternehmens Locomore am 14. Dezember 2016 am Stuttgarter Hbf zu seiner ersten Reise vom Neckar an die Spree. Es waren mehr Journalisten als Reisende an Bord, und damit die schreibende Zunft doch noch eine Schlagzeile erhielt, feierte man nach der verspäteten Abfahrt das schnelle Aufholen sowie das vorzeitige Ankommen an Unterwegsbahnhöfen.

Hinter „Locomore Rail" steckt Derek Ladewig. Mit seiner Firma war er nicht nur maßgeblicher Initiator für den Hamburg-Köln-Express (HKX), sondern 2009 mit einem Anteil von 17,5 Prozent auch Gründungsgesellschafter. Unterschiedliche strategische Ansichten gegenüber dem amerikanischen Mehrheitsinvestor RDC zur Ausrichtung des HKX hatten zum eigenen Projekt „Locomore" geführt.

Ladewig, geschäftsführender Gesellschafter, hat mit der DB Netz AG einen Rahmenvertrag geschlossen, der die avisierten Fahrpläne für die nächsten fünf Jahre garantiert. Doch die Trassen sind eine Seite der Medaille. Ob diese gesichert finanziert sind, ist noch unbekannt. Da sich von diesem Projekt internationale Großaktionäre, Fonds und auch Banken nicht begeistern ließen, wählte Ladewig einen im Eisenbahnsektor neuen Finanzierungsweg: Crowdfunding (Schwarmfinanzierung).

Bei den ersten beiden Zügen „LOC 1818" und „LOC 1819" übernimmt ein externer Partner den Eisenbahnbetrieb, das heißt die Gestellung der Traktion und des Lokpersonals sowie die Durchführung des Zugbetriebes. Locomore setzt auf das schwedische Unternehmen Hector Rail.

Zum Einsatz kommen bis zu sechs, in Rumänien modernisierte Bm 235-Reisezugwagen.

Nur drei Monate gibt sich das Unternehmen Zeit, um schwarze Zahlen zu schreiben. Ein sehr ambitionierter Zeitrahmen, ist doch der Januar nicht gerade als Reisemonat bekannt. Im Falle des Erfolgs stehen schon die nächsten Routen auf dem Programm. München, Bonn und Binz sollen avisierte Ziele sein.

NRW-REGIONALVERKEHR

n-Wagen verschwinden

☐ Nicht nur in Baden-Württemberg sondern auch am Niederrhein in NRW hieß es zum Fahrplanwechsel Abschied nehmen von den n-Wagen, den einstigen Silberlingen. Von Emmerich oder Wesel verkehrten die n-Wagen-Züge auf den RB-Linien 33 und 35 nach Düsseldorf und Mönchengladbach. Zum Einsatz kamen zuletzt Lokomotiven der Baureihe 111. Seit dem Planwechsel verkehren dort nun Flirt 3-Triebwagen von Abellio. Die silberfarben-schwarzen Abellio-Züge werden auf den Strecken des neuen Niederrhein-Netzes zwischen Bocholt, Emmerich, Düsseldorf, Mönchengladbach und Wesel unterwegs sein und 36 Bahnhöfe in dem 189 Kilometer langen Streckennetz anfahren. Auf den Linien RE 19 und RB 35 werden 20 neue Fahrzeuge vom Typ FLIRT eingesetzt. Auf der Linie RB 32 wird Abellio bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke von Wesel bis Bocholt im Bereich des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL) moderne Dieseltriebzüge vom Typ Alstom Coradia LINT einsetzen.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Am 3. Dezember, knapp zwei Wochen vor der Ablösung, war 111 037 bei Oberhausen-Sterkrade mit ihren n-Wagen unterwegs.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Als RE 19 hat ein neuer Abellio-FLIRT am 11. Dezember 2016 Düsseldorf-Flughafen erreicht.

SISYPHOS WOHNT IN BRÜSSEL



Stefan Alkofer

Müsste man sich für Sisyphos heute eine geeignete Strafe für seine Vergehen überlegen, so könnte man auf die Idee kommen, ihn in Brüssel Gesetzespakete für den europäischen Schienenverkehr entwerfen zu lassen. Kurz vor der endgültigen Abstimmung zum vierten Eisenbahnpaket im Europäischen Parlament vor wenigen Wochen spekulierten einige Parlamentarier bereits über die Notwendigkeit eines fünften Pakets. Und diesem wird das sechste folgen.

Europa ist eine mühevolle Angelegenheit, die bei der Bevölkerung aber oftmals zu Unrecht Unzufriedenheit hinterlässt. 28 Mitgliedsländer unter einen Hut zu bringen ist, um in der antiken Götterwelt zu bleiben, eine Herkulesaufgabe.

Bei allem Ärger über die vermeintliche Brüsseler Regulierungswut, haben viele vergessen, welch wertvolles Gebilde dieses Europa ist. Geht man durch die Gänge des Europäischen Parlaments in Brüssel, begegnet einem eine bunte Menschenschar, man lauscht einer babylonischen Sprachenvielfalt. Im Aufzug unterhalten sich ein Franzose, ein Bulgare und ein Grieche auf Englisch, hübsch eingefärbt mit landestypischem Akzent, über aktuelle europäische Herausforderungen. Hier treffen sich friedlich 28 Nationen, von denen einige noch vor wenigen Jahrzehnten bereit waren, sich gegenseitig auszulöschen, und verhandlen über ihr gemeinsames Haus.

Wir sollten diesen Aspekt Europas nicht vergessen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein friedliches Jahr 2017!



FOTO: MAIK KOPKE

Mess-LPF-D 27929 mit der ziehenden 146 560, welche gerade den Gaildorfer Tunnel auf der KBS 785 Richtung Stuttgart Hbf verlassen hat.

IC 2-VORBEREITUNGEN

Messfahrten

☐ Mit einer IC 2-Garnitur fanden am 29. und 30. November Bahnsteigmessfahrten statt. Dabei wurden zukünftige geplante Einsatzstrecken und Halte abgefahren. Am 29. November 2016 ging es von Karlsruhe über Stuttgart und die Gäubahn nach Konstanz und von Konstanz erneut über die Gäubahn retour nach Stuttgart Hbf. Am Folgetag führte die Fahrt von Stuttgart über Aalen nach Ansbach. Dort wendete der Zug, um zurück nach Karlsruhe zu fahren. Auf dem Weg dorthin befuhr er die Murrbahn zwischen Crailsheim und Waiblingen, da auch die Halte in Schwäbisch Hall-Hessental, Backnang und Waiblingen bahnsteigtechnisch vermessen werden sollten. Auch wenn diese Etappe zukünftig nicht planmäßig durch Dosto-IC befahren werden soll, dient sie doch als mögliche Umleitungsstrecke zwischen Crailsheim und Stuttgart, falls es auf dem üblichen Laufweg über Aalen Probleme geben sollte.

ZWISCHENHALT

■ **In München** wird der bis 2020 gemäß Fristen betriebsfähige Museumszug 420 001 aus der Einsatzplanung genommen und auf das Museumsabstellgleis geschickt. Sogar bereits geplante Fahrten für 2017 wurden kurzfristig abgesagt.

■ **Samskip und die Rail Cargo Group** als Güterverkehrstochter der ÖBB starten im Januar 2017 eine gemeinsame Zugverbindung zwischen Curtici in Rumänien und großen Logistikzentren in Schweden. Der neue Service kombiniert zwei bereits bestehende Routen und bildet die erste durchgehende Güterverkehrsrelation zwischen Osteuropa und Skandinavien. Knotenpunkt soll das Samskip-Terminal in Duisburg werden. Geplant sind zunächst vier Umläufe pro Woche.

■ **Die ungarische MÁV** schreibt derzeit 40 neue Triebzüge aus. Gefordert sind mindestens 600 Sitzplätze der zweiten Klasse. Außerdem müssen sie mit ETCS Level 22, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einem WiFi-Zugang ausgestattet sein.

■ **In Italien übernimmt Hitachi** künftig die Wartung der Frecciarossa-Hochgeschwindigkeitszüge. Trenitalia hat den Auftrag in Höhe von 100 Millionen Euro bereits an die Japaner vergeben.

■ **In Österreich** finanziert zukünftig der Bund neue Eisenbahn-Bauprojekte. Bisher hat eine Infrastrukturtochter der ÖBB die Mittel für Bauprojekte und die Refinanzierung von Verbindlichkeiten am Kapitalmarkt selbst aufgenommen. Die staatliche OeBFA kann dies aber zu deutlich günstigeren Zinskonditionen tun. ÖBB und Bund gehen davon aus, dass durch die Neuregelung bis 2035 etwa 540 Millionen Euro gespart werden können.



FOTO: BEM

Die BayernBahn setzt aktuell eine dieselelektrische Lokomotive des Typs Vectron DE von Siemens vor den Güterzügen zwischen Nördlingen und Feuchtwangen sowie Nördlingen und Gunzenhausen ein. Die in München hergestellten leistungsstarken Lokomotiven sind die modernsten Fahrzeuge ihrer Leistungsklasse und zeichnen sich unter anderem durch besondere Umweltfreundlichkeit aus.

LOKOMOTIVINDUSTRIE

Interesse an Vectron DE wächst

Nachdem Siemens mit der elektrischen Variante der Vectron-Lokomotivfamilie erfolgreich am Markt ist, gibt es nach InfraLeuna und der BayernBahn nunmehr wohl auch mit DB Cargo einen weiteren Interessenten für die Dieselvariante Vectron DE. Bisher wurden vier Maschinen von Siemens gefertigt, die in den eigenen Bestand übergingen (247 901 bis 904). 247 904 wurde im November 2016 an die BayernBahn-Betriebsgesellschaft mbH in Nördlingen vermietet. Die InfraLeuna GmbH soll die Lokomotive 247 907 in der ersten Jahreshälfte 2017 erhalten. DB Cargo beabsichtigt wohl auch, nach vollständiger Abstellung der Baureihe 225 (und gleichzeitigem Mangel an 218 bei DB Regio/Fernverkehr) vier Vectron DE ab Anfang 2017 bei Siemens anzumieten. Das könnten dann die Bestandslokomotiven von Siemens sein, aber auch bereits neu gebaute Loks.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Im Vorgriff auf die Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX), der ab Dezember 2018 mit neuen Fahrzeugen an den Start gehen wird, traten zum jüngsten Fahrplanwechsel einige Änderungen bei den RE-Linien in NRW in Kraft. Aus der RB-Linie 42 wurde nun eine RE-Linie. Diese führt über Essen hinaus nach Mönchengladbach. Am Tag des Planwechsels konnte 1428 510 als RE 42 auf dem Weg von Mönchengladbach nach Münster im Bahnhof Krefeld beobachtet werden.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: KARSTEN FUCHS

☐ Am 27. November 2016 verkehrte mit 86 1333 ein Sonderzug von Gera nach Schleiz, wo der Bahnsteig 1 nach etwa 20 Jahren wieder für den Reiseverkehr angefahren wurde. Loks der oben genannten Baureihe waren bis 1967 auf der Strecke im Einsatz und wurden damals von der V 100 abgelöst. Wir wollen von Ihnen wissen, welchen Namen die Strecke von Schönberg nach Schleiz trägt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „Heizrohre/Kesselrohre". Gewonnen haben: Schütz, Christian, 64285 Darmstadt; Eimer, Jürgen, 61169 Friedberg; Seidel, Walter, 08371 Glauchau; Cludius, Heiko, 37412 Herzberg (Harz); Eckstein, Dietmar, 67304 Eisenberg; Schäfer, Siegfried, 40721 Hilden; Menz, Moritz und Felix, 81245 München; Dörnfeld, Adolf, 89264 Weißenhorn; Glaser, Andreas, 04683 Naunhof; Wladarsch, Pius, 88376 Königseggwald; Waldau, Nick, 09350 Lichtenstein; Wähner, Christian, 01896 Pulsnitz; Klein, Selmar, 10407 Berlin; Grimaldi, Heiko, 73098 Rechberghausen; Klinke, Hans-Ulrich, 21255 Tostadt; Gitter, Reinhard, 02625 Bautzen; Wirth, Wolfgang, 36433 Bad Salzungen; D'Haese, Guy, 9840 De Pinte; Panse, Rainer, 06128 Halle (Saale); Hinkel, Günther, 55469 Simmern.

NEUE AURACHTALBRÜCKE EINGEWEIHT

Brückenschlag fertig

☐ Nach einem guten Jahr Verzögerung war es am 26. November 2016 endlich so weit: Der Neubau der Aurachtalbrücke in der kleinen fränkischen Gemeinde Emskirchen ging in Betrieb. Die alte, von 1939 stammende und im Kern noch auf das Streckeneröffnungsjahr 1865 zurückgehende Brücke hatte das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Zudem ließ die kurvige Trassierung der alten Überquerung lediglich eine Geschwindigkeit von 110 km/h zu, nach Ansicht der DB AG zu wenig für eine solch wichtige Hauptstrecke (Nürnberg – Würzburg). Im November 2013 begann der Betonbau-Spezialist Max Bögl mit einem Neubauprojekt: In vollkommen neuer Trassierung entstand gut 100 Meter nördlich der alten Brücke eine über 500 Meter lange und 40 Meter hohe Spannbetonkonstruktion. Die Züge können die Stelle nun mit 140 km/h passieren, Neigetechnik-ICE sogar mit Tempo 160.


FOTO: ALEXANDER BERGNER

Als einer der ersten Züge überquerte ICE 228 die an der Magistrale Nürnberg – Würzburg gelegene neue Aurachtalbrücke in Emskirchen.

■ Der Erzgebirgsexpress RE 16272 fuhr am 10. Dezember 2016 von Erfurt Hbf nach Schwarzenberg im Erzgebirge mit der EBS-132 334 und konnte bei Obernitz nahe Hermsdorf im Thüringer Holzland aufgenommen werden. Dank der Verlängerung des Thüringer Nostalgieprogramms bis 2021 wird dieser Zug auch in den nächsten Jahren wieder in der Vorweihnachtszeit unterwegs sein.


FOTO: KARSTEN FUCHS


FOTO: BURKHARD WOLLNY

Die Einsatzzeit der 01 1066 ist abgelaufen. Am 10. Dezember 2016 drehte der langjährige Star der Ulmer Eisenbahnfreunde eine Abschiedsrunde. Auch Petrus war wohlwollend mit von der Partie und steuerte blauen Himmel und eisige Temperaturen in der Nähe von Westerstetten bei.

PRIVATBAHN

Die nächste Lok

Die Firma Railsystems hat eine weitere Lok aus ihrem Bestand in einem außergewöhnlichen Technikdesign gestaltet. Seit kurzem ist nach zwei ähnlich verzierten Maschinen vom Typ V 90 (291 034 und 295 076) nun auch 218 469 in ungewöhnlichem „Betty Belle"-Outfit unterwegs. Sie wird in Zukunft unter anderem mit ihren Schwesterlokomotiven die Bespannung eines Kesselwagenzug-Paares zwischen Großkorbetha und dem Tanklager Emleben übernehmen. Aber auch vor Bauzügen und bei Überführungsfahrten wird die Lok eingesetzt werden. Die Railsystems RP GmbH befasst sich mit der Gestellung von Lokomotiven, Waggons, Oberleitungsbaufahrzeugen, Personalen sowie logistischer Projekterstellung. An eigenen Triebfahrzeugen werden hauptsächlich Loks der Baureihen 215, 218, 362/363 und 290/295 sowie die letzte erhaltene V 75 der DR (107 018) eingesetzt. In Gotha betreibt Railsystems eine eigene Fahrzeugwerkstatt.


FOTO: STEFAN KARKOWSKI

218 469 zeigt sich erstmals nach ihrer Fertigstellung am 25. November 2016 in Gotha. Die auf einer Bombe sitzende Dame, die an typische Motive von US-Bombern aus dem Zweiten Weltkrieg erinnert, ist gewöhnungsbedürftig.


FOTO: ANDREAS MELCHERT

Eine mehr als bunte Marschbahn-Ersatzgarnitur ist am frühen Morgen unterwegs.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Betriebsübernahme

☐ Am Sonntag, den 11. September 2016, übernahm DB Regio den Betrieb von der NOB auf der Marschbahn. Nachdem alle sogenannten Married-Pair-Waggons (MP) wegen Schäden an den Kupplungen aus dem Betrieb genommen wurden, hatte DB Regio zunächst bis zum 18. Dezember 2016 befristet ein besonderes Ersatzkonzept aufgesetzt. So verkehren bunte Wagengarnituren von allen DB AG-Töchtern und auch privaten Anbietern, derzeit meist mit den Loks der BR 245 von NAH.SH. An Werktagen werden dann auch einzelne DB AG-245 dazukommen. Pikant war die Pressemeldung der DB AG zum Einsatz einer reinrassigen MP-Einheit bei der NOB am letzten Betriebstag, dem 10. Dezember. Bis zum Redaktionsschluss waren die Ursachen der Kupplungsschäden an den Married-Pair-Waggons nicht abschließend aufgeklärt. Nach Insiderangaben sind mindestens Dreiviertel aller Kupplungen schadhaft und müssen ersetzt werden. Ein erster Zeithorizont zur kompletten Wiederinbetriebnahme und Übergabe an die DB AG wird mit „Ende März 2017" genannt. Mit der Zuführung weiterer Nahverkehrswaggons, die bei DB Regio bundesweit nicht mehr benötigt werden, stehen ab dem 19. Dezember 2016 zunächst ausreichend (vorwiegend n-Wagen-)Garnituren zur Verfügung.

MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN (MRB)

Probleme mit Zügen

☐ Seit einem halben Jahr fährt die MRB mit den dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MVV) in Sachsen gehörenden modernen Triebwagen der Baureihe 1440 zwischen Dresden und Hof den RE 3 sowie weitere Linien im ostsächsischen elektrischen Netz. Seit Dezember gibt es Probleme mit den Radreifen sowie den Türen bei den Fahrzeugen. In der zweiten Dezemberwoche waren nur noch neun der 29 nagelneuen Fahrzeuge einsatzbereit. Zugausfälle und ab 7. Dezember die völlige Einstellung der RB-Linie 45 nach Elsterwerda waren die Folge. Nur teilweise gab es Ersatzbetrieb mit Bussen. Um den RE 3 aufrechtzuerhalten, wurde ab 9. Dezember von der PRESS ein Ersatzverkehr mit dem Nostalgiezug und der Baureihe 145 gefahren. Seit dem 10. Dezember 2016 waren zusätzlich zwei MRCE-182 mit Euro-Express-Wagen im Einsatz.


FOTO: JOCHEN SCHMIDT

An 20 von 29 Alstom-Coradia-Continental-Triebzügen der Mitteldeutschen Regiobahn wurden Flachstellen und „Ausbröckelungen" an den Laufflächen der Radsätze festgestellt.


FOTO: STEFAN WINKLER

Dreimal täglich pendelte die illustre Garnitur von der Elbe an die Saale und vermittelte den verdutzten Fahrgästen Sonderzugflair.

■ *Ein Kesselwagenvollzug aus Großkorbetha wurde am 29. November 2016 in Emleben in den Anschluss der Unitank rangiert. Diese Aufgabe übernahmen die im schönsten 80er-Jahre-DB-Schema lackierten 218 490 und 480 der Railpool Railsystems.*


FOTO: KARSTEN FUCHS

ZEITREISE

Im Dornröschenschlaf



FOTOS: HELMUT SANGMEISTER

Am 13. März 1999 war noch Betrieb im Bw Zwickau. 298 088 fuhr eben aus der Werkstatt auf die Drehscheibe zum nächsten Einsatz.



Am 6. November 2016 zeigt sich das Bw im Dornröschenschlaf. Ob es jemals wachgeküsst wird, ist mehr als fraglich.

■ Längst hat das ehemals stolze Betriebswerk in Zwickau mit seinen beiden Rundschuppen seine Pforten geschlossen. Die Zufahrtsgleise zum Bw sind zwar noch nicht zurückgebaut, aber durch Prellböcke in Richtung Drehscheibe abgesichert. Den gesamten Bereich des ehemaligen Zwickauer Bw erobert sich „DB Natur“ zurück. Einst war hier viel Betrieb. Zwickau ist schließlich ein Schienenverkehrsknoten an der Sachsen-Franken-Magistrale von Dresden nach Nürnberg. Unweit der Robert-Schumann-Stadt verläuft die Bahnstrecke Leipzig – Hof, in welche die Bahnstrecke Dresden – Werdau mündet. Die Verbindung zum Westerzgebirge stellt die Bahnstrecke Schwarzenberg – Zwickau dar und hinzu kommt noch der Schienenweg ins Vogtland: Zwickau – Falkenstein. Bis Ende der 1970er-Jahre wurde zudem rund um Zwickau noch Steinkohle abgebaut. Die viertgrößte Stadt Sachsens besaß deshalb den bedeutendsten Güterbahnhof des heutigen Freistaats. Diese Zeiten sind jedoch passé.

ALLGÄUBAHN

Durchbruch in Oberstaufen

☐ Der Oberstaufener Tunnel, zwischen Buchloe und Lindau an der Allgäubahn gelegen, konnte am 7. Dezember 2016 nach über einem halben Jahr Vollsperrung wieder in Betrieb genommen werden. Schon seit 1853 verbindet die 123 Meter lange zweigleisige Röhre die Ortschaften Oberstaufen und Immenstadt. Das alte Bauwerk hatte nach über 160 Jahren Bahnbetrieb das Ende seiner technischen Nutzungsdauer erreicht. Seit April 2016 wurde der Tunnel deshalb von Grund auf erneuert. Dazu gehörte eine Verbreiterung, um den Abstand zwischen den Gleisen vergrößern zu können. Dieser betrug zuvor maximal 3,70 Meter. Zusätzlich wurde das Bauwerk auf jeder Seite um 20 beziehungsweise 16 Meter verlängert, wofür die alten Tunnelportale abgebrochen werden mussten. Seit der Modernisierung besitzt der Tunnel eine wasserfeste Betoninnenschale. Nach Abschluss der Arbeiten können die Züge nun mit 80 km/h durch den Tunnel fahren. Bislang waren dort lediglich 30 km/h zugelassen.



FOTO: LEONHARD BERGSTEINER

An das Original-Portal, welches für die Sanierungsarbeiten weichen musste, wurde der neue Oberstaufener Tunneleingang angeglichen.

MEB-REDAKTEUR OLAF HAENSCH GEWINNT INTERNATIONALEN FOTOPREIS

John E. Gruber Creative Photography Award

☐ „Ein Dampfzug schlängelt sich durch eine Szenerie kahler Bäume, mit einer gleichmäßig dahinziehenden Dampffahne, die alles hinter der Lokfront perfekt vernebelt“. So beschreiben die Juroren des in den USA angesiedelten, aber weltweit anerkannten Center for Railroad Photography & Art (CRPA) das fotografische Meisterwerk, das 2016 den begehrten „John E. Gruber Creative Photography Award“ gewonnen hat.

331 Aufnahmen von 141 Fotografen aus zehn Ländern standen zur Auswahl. MEB-Redakteur und VGB-Buchautor Olaf Haensch hatte eine herrliche Winterstimmung mit 99 6001 auf der Selketalbahn eingereicht, die aus seinem neuen opulenten Bildband „Zug in die Wolken“ stammt. Die Juroren wählten das emotional eindrucksvollste Bild aus und waren einstimmig der Meinung, dass das Harz-Motiv eine einmalige zeitlose und impressionistische Atmosphäre ausstrahlt. Die technische Qualität spielte ebenfalls eine große Rolle; Olaf Haenschs Bild stammt aus einer Vollformat-Digitalkamera, die an einem Octocopter durch die Lüfte schwebte.



Harzdampf vom Feinsten aus einer außergewöhnlichen Perspektive: Mit dieser Drohnenaufnahme aus dem VGB-Buch „Zug in die Wolken“ gewann Olaf Haensch einen renommierten Preis.

Die Steuerung dieser ungewöhnlichen Einheit erforderte dabei viel Geschick und ein intensives Training.

Für Olaf Haensch ist es bereits der zweite Erfolg beim CRPA. 2008 erhielt er den damaligen „Gold-Award“ für drei seiner außergewöhnlichen Nachtzug-Kompositionen. Weitere Informationen zum Award und zum CRPA bietet die Internetseite www.railphoto-art.org.

Alpen-Transit im Schnee



Durch Eis und Schnee: 182 020 durchfährt mit dem gemischten Güterzug 44114 (Verona–München Nord) zwischen Brennersee und Gries die Ende Februar bereits schmelzende Pracht.



FOTO: KLAUS ECKERT

Der Brenner, die Lücke in den Zentralalpen

Seit der Bronzezeit wird der niedrigste Übergang über den Alpenhauptkamm als Verkehrsachse genutzt. Heute dominiert der Straßenverkehr, doch die Eisenbahn hat eine aussichtsreiche Zukunft.

Sind Sie schon einmal über den Brenner gefahren? Ich wage zu behaupten, fast jeder Leser wird diese Frage mit einem „Ja“ beantworten können. Natürlich nicht nur einmal über den Brenner, denn in der Regel kehrt man aus Italien zurück, und zwar auf dem schnellsten Weg, den man auch für die Hinreise gewählt hat.

Die weit überwiegende Zahl der Reisenden benutzt das Auto, trotz der Mautgebühren, die diesseits und jenseits der Grenze erhoben werden, und trotz zumindest am Wochenende fast unvermeidlicher Staus. Der Brenner ist meist nur eine auf Autobahn-Schildern angekündigte Zwischenetappe, ohne Halt geht es über die doch eigentlich alles entscheidende Passhöhe. Hier wechselt man vom Norden in den Süden, vielfach vom schlechten ins gute Wetter, ist endlich im Urlaubsland angekommen. Doch weiter geht´s, denn am Brenner ist es, das muss man zugeben, eher ungemütlich.

Auf 1370 Metern über dem Meer dominiert ein Beton- und Asphaltsee. Autobahn und Eisenbahn haben die ebenen Flächen fast vollständig eingenommen, den Rest teilt sich das aus früheren Zeiten übriggebliebene Dorf Brenner mit einem modernistischen Outlet-Center, das die alte, heute fast ausgestorbene Ortschaft förmlich aufzufressen droht.

Den modernen Eisenbahnfreund mag das in vielen Fällen wenig beeindrucken,

FOTO: DENNIS GAUS

Mühlauer Innbrücke und Nordkette: Vor prächtiger Kulisse ziehen 185 661 und eine 186 von Lokomotion am 29. November 2013 einen Stahlzug in Richtung Brenner.

insbesondere wenn er auf der Jagd nach fehlenden Baureihen, Loknummern und Lackvarianten durch das Bahngelände pirscht. Eine grauslige Betonkulisse ist dann in manchen Fällen Nebensache.

Lokwechsel im Grenzbahnhof ist passé

Und tatsächlich, auch heute noch ist ein Besuch der Passhöhe und der Rampenstrecken im Hinblick auf den Eisenbahnbetrieb sehr lohnenswert. Der Bahnverkehr ist dicht und bunt, vor allem die Liberalisierung des Güterverkehrs brachte enorme Abwechslung in das Bild der Süd und Nord verbindenden Züge. Der Lokwechsel, der die längste Zeit das Geschehen im Bahnhof prägte, ist allerdings in den allermeisten Fällen Geschichte. Bei den allgegenwärtigen Mehrsystemloks wechselt im Grenzbahnhof nur das Personal.

Früher war das alles ganz anders, und deshalb lohnt ein Blick in die wendungsreiche Geschichte des Eisenbahn-Transitverkehrs über die Alpen dort, wo deren Überquerung seit Jahrtausenden am einfachsten möglich war.



FOTO: GEORG WAGNER

110 460 und 194 157 der DB warten am 30. Dezember 1983 in der Zugförderungsstelle Innsbruck auf neue Aufgaben. Die beiden deutschen Baureihen liefen jahrzehntelang regelmäßig auf der Brennerstrecke.



FOTO: JOACHIM BÜGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Ozeanblau-Beige vor Rosso fegato-Grigio: In den klassischen Schnellzug-Farben der 80er-Jahre rollt 111 093 am 4. Januar 1987 mit D 284 (Bologna centrale – Frankfurt a. M.) bei Matrei talwärts.

Traumszene: Lange Zeit war der TEE 84 „Mediolanum“ der Starzug am Brenner. 1044.15 fährt am 26. Dezember 1982 bei Steinach bergab.

Schon Friedrich List, bekannter Vordenker eines deutschen und europäischen Eisenbahn-Netzes skizzierte die naheliegende Verbindung in den Süden über Kufstein, Innsbruck und den Brenner nach Verona – als Verbindung der Nord- und Ostseehäfen mit denen an der Adria. Aus österreichischer Sicht wollte man bald der Gefahr von Verkehrsverlagerungen begegnen, die durch den geplanten Bau von Alpenquerungen in der Schweiz entstand. Schon zu Beginn der 1850er-Jahre wurden deshalb Staatsverträge mit Bayern geschlossen, welche die Verbindungen nach Salzburg und Innsbruck und von dort jeweils weiter in den Süden festschrieben.

Die erfolgreiche Eröffnung des Betriebs über den Semmering brachte letztendlich auch Schwung in das Brenner-Projekt. Sie zeigte, dass ein sicherer Betrieb auf Rampen mit 25 Promille Neigung möglich war, und so wurde auch die Brennerstrecke nach dieser Prämisse trassiert. Auf einen Scheiteltunnel konnte und musste man aus topografischen Gründen verzichten, denn die Passhöhe erstreckt sich auf einem langen und flachen Plateau. Jedoch war



FOTOS (2): GEORG WAGNER

Korridorzug in Blutorange: Den aus Schlierenwagen gebildeten Ex 433 Innsbruck–Lienz befördert 2043.71 am 12. Dezember 1982 zwischen Steinach und St. Jodok bergan.



FOTO: THOMAS WUNSCHEL

Zur Verringerung der Streckenbelastung: Ein Lokzug mit zehn Lokomotiven kehrt vom Brenner zurück und durchfährt am 15. Dezember 1990 die Schleife bei St. Jodok.

ein Ausholen in Seitentäler jeweils auf der Nord- und Südrampe unvermeidlich, um die erforderliche Höhenentwicklung der Trasse zu ermöglichen. Die berühmten Namen Carl Ritter von Ghega und Karl von Etzel sind untrennbar mit der Planung und dem Bau der Brennerstrecke verbunden. In nur drei Jahren, von 1864 bis 67, wurde die Gebirgsbahn erbaut, allen Widrigkeiten zum Trotz. Nicht nur mit der Witterung und

Bau der Gebirgsbahn in nur drei Jahren

der Geologie hatte man zu kämpfen auch ein Krieg zwischen Österreich und Italien kam dazwischen, in dem alle italienischen Bauarbeiter nach Hause geschickt werden mussten.

Anfangs war die Strecke mit Ausnahme zweier kurzer Abschnitte nur eingleisig befahrbar, man hatte sie jedoch bereits durchgehend zweigleisig trassiert. Der

Private EVU sind heute am Brenner nicht mehr wegzudenken: Am 13. Februar 2010 schiebt Locomotion-189 912 im „Moving Europe"-Lack den KLV-Zug 43125 durch die St. Jodoker Schleife. An der Zugspitze laufen zwei weitere Loks.

FOTO: KLAUS ECKERT

Der Sonne entgegen: Eine 1044 zieht am 5. November 1998 den EC 81 „Garda“ in Richtung Italien. Im Hintergrund liegen die bekannten St. Jodoker Foto-Wiesen. Am gegenüberliegenden Hang steigt die Trasse durch den Wald in Richtung Brennerpass weiter an.

rasch zunehmende Verkehr brachte dann auch bald den vollständig doppelspurigen Ausbau, der 1901 abgeschlossen wurde.

Schon gute zehn Jahre später begannen erste Überlegungen zur Elektrifizierung, doch es sollte noch bis 1928 dauern, bis der Fahrdraht zwischen Innsbruck und der kleinen Station Brennersee gespannt war. Mittlerweile lag die Brennerstrecke nicht mehr komplett in Österreich: Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges trennte eine Staatsgrenze (nicht nur) die Bahn am Brennerpass, und zwar so, dass sich der gesamte Bahnhof in Italien befand. Die neue Grenze führte auch zu unterschiedlichen Auffassungen, was die Wahl des Stromsystems betraf. Verwendete man in Österreich aufgrund von Staatsverträgen das bekannte $16^{2}/_{3}$ Hz-15 kV-Wechselstromsystem, kam in Italien der sowohl einfache



FOTOS (2): ANDREAS RITZ

Eine Station weiter: Am 5. November 1998 läuft bei Gries am Brenner 1012 003, eine der glücklosen ÖBB-Hochleistungsloks, am Zugschluss der „RoLa“ 42146 nach Ingolstadt auf dem damals richtigen Gleis. Erst seit 1999 wird auf der Nordrampe im Rechtsbetrieb gefahren.


Der Grenzbahnhof am 28. November 1991: Ein EC mit Doppelbespannung (1044 und 111) fährt ein. Auf Ausfahrt warten ein Regionalzug mit ÖBB-4020 und eine DB AG-110. Heute hat sich das Bild sehr gewandelt, vor allem in Bezug auf die Bebauung mit einem Outlet-Center.

als auch komplizierte Drehstrom mit 3600 Volt zum Einsatz. Einfach, was den Aufbau der Lokomotiven und insbesondere der Motoren betraf, kompliziert, sobald der Blick auf die zweiphasige Oberleitung fiel. Italien wollte das Drehstromsystem auch für die Nordrampe und drohte mit Repressionen, doch Österreich widersetzte sich. Im Bahnhof Brenner bestand zunächst keine Möglichkeit, die unterschiedlichen Bahnstromsysteme zu verbinden, Italien verweigerte den fremden Fahrdraht. Dampfloks der Reihe 81 wurden daher ab Brennerbad vorgespannt und überbrückten die lächerlichen 1300 Meter bis zum Brenner.

Die Stromsysteme bleiben unterschiedlich

Erst 1934 wurde die elektrische Lücke geschlossen, seitdem und bis heute verläuft die Systemgrenze genau mittig durch den Bahnhof. Der Drehstrom-Inselbetrieb zwischen Bozen und Brenner konnte sich tatsächlich bis 1965 halten, dann folgte die Umstellung auf Gleichstrom mit 3000 Volt. Unabhängig vom Stromsystem überbrückten ab 1934 isolierte stromlose Fahrdrahtstücke die Systemgrenze. Die Loks fuhren abgebügelt und mit Schwung in die jeweils andere Bahnhofshälfte. Dort warte-



FOTO: HELMUT PETROVITSCH

Als Reminiszenz an E.464 035 in „Treno Azzurro“-Farbgebung gestalteten Mailänder Eisenbahner die E.645 040. Am 5. März 2006 zieht diese den belgischen Skizug D 13299 nach Innichen.



FOTO: PETER PFISTER

Lokomotion-151 056 rangiert am 15. März 2013 im Nordkopf des Bahnhofs Brenner. Das Stellwerk ist nur teilweise zweisprachig beschriftet.

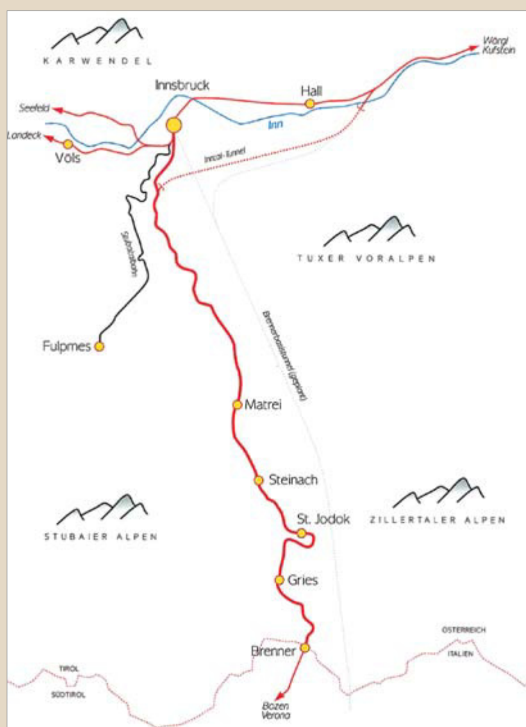


FOTO: PETER WILLEN

Früher Schnee in den späten 50er-Jahren: Am 19. Oktober 1958 warten zwei FS-Drehstromloks der Reihe E.432 auf die nächsten Aufgaben.

Fotoziel Brennerstrecke

Leider haben die ÖBB auch entlang der Brennerbahn ihre Lärmschutzwand-Politik durchgesetzt. Selbst die beliebte Kehre oberhalb von St. Jodok wäre fast hinter einer Wand verschwunden und als Fotostelle allererster Güte unbrauchbar geworden. Verhindert hat es der Bauer Franz, Besitzer der Fluren links und rechts der Gleise, er schlug das ÖBB-Angebot aus. Nicht ignorieren sollte man seine Schilder am Wanderweg. Dort weist er dringlich darauf hin, selbst in englischer Sprache, dass die Wiesen während der Wachstumsphase bitteschön nicht zu betreten sind. Als Landwirt ist er auf den Ertrag der Grashänge angewiesen. Es geziemt sich ohnehin nicht, fremden Grund zu betreten, ohne höflich gefragt zu haben. Rund um St. Jodok finden sich zu allen Jahres- und Tageszeiten schöne Motive. Freunde stimmungsvoller Bilder nützen hier das Gegenlicht. Auch oberhalb von Gries lohnt ein Besuch, und vor Matrei. Auf Südtiroler Seite ist das Pflerschtal am Vormittag zu empfehlen, die Bahnhofsdurchfahrt Gossensass ebenso. Bei Ried lässt sich am Abend die Kirche mit aufs Bild nehmen. Im Bahnhof Brenner findet man auch stets Motive, meist unbeachtet von den strengen Carabinieri, die sich dieser Tage mehr für die Reisenden interessieren.



GRAFIKEN (2): ARCHIV ECKERT

Die Karte zeigt die nördlichen Zulaufstrecken zum Brenner und die Güterstrecke südlich von Innsbruck.

Bei Franzensfeste mündet die Pustertalstrecke in die Brennerlinie ein, bei Bozen die Vinschger Bahn.





FOTO: WERNER EICHHORN

Heute verläuft hier ein Radweg. Im Mai 1999 erfolgte der Rückbau der alten Trasse durch das Pflerschtal. Zum Einsatz kam eine ehemalige D8 der Bentheimer Eisenbahn.



FOTO: ANDREAS RITZ

Einen Personenzug mit Centoporte-Wagen aus Bozen zieht eine E.636 am 2. März 1984 bei Sterzing unterhalb des Schlosses Sprechenstein.



Mit „LKW WALTER" über die Alpen: Am 4. Februar 2013 führen E.652 066 und eine Schwesterlok den KLV-Zug 42153 Rostock Seehafen – Verona im Pflerschtal vor Gossensass talwärts.



E.652 063 in Originalfarben befördert im Januar 1996 einen EC Verona – München bei Gossensass.

FOTOS (2): KLAUS ECKERT

te in der Regel die Zuglok für die Weiterbeförderung des Zuges. Nun zog man die bisherige Lok ab und stieß sie in die fremde Bahnhofshälfte zurück. Das war spannend, jedenfalls für Eisenbahnfreunde, brachte aber auch Probleme. Die von der Bergfahrt stark erhitzten Loks waren plötzlich stromlos, keine Lüfter sorgten für Kühlung. Besonders bei den empfindlichen 1044 der ÖBB gab es Schäden. Lange Zeit war die Vielfalt der italienischen, österreichischen und auch deutschen Loktypen typisch für den Brenner. Ab 1963 waren DB-Maschinen planmäßig am Brenner zu Gast, zunächst E 10 und E 94, später auch 111, 140 oder 139. Nicht zu vergessen ist der kurzzeitige Einsatz des TEE-Triebzuges 601, der, auf fünf Zwischenwagen verkürzt, als TEE „Mediolanum" München mit Mailand verband, solange der italienische TEE-Wagenzug als Ablösung der schwächlichen FS-TEE-Triebwagen noch nicht bereitstand.

Buntes internationales Baureihenangebot

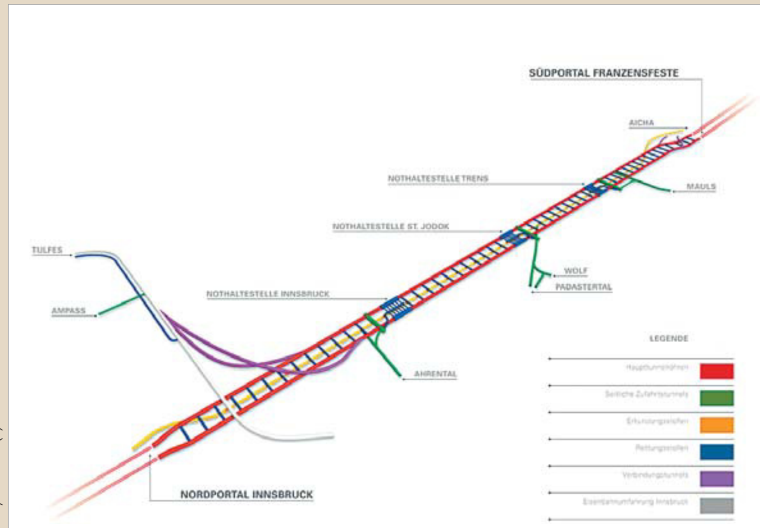
Heute senken die Mehrsystemloks am Brennerpass lediglich kurz die Stromabnehmer, dann geht es weiter. Dennoch lohnt eine Reise nach Nord- und Südtirol, am besten mit der Bahn, bei Sonne und Schnee. Trotz der allgegenwärtigen Autobahn, welche die Täler mit einem Lärmteppich überzieht, bietet die Brennerstrecke richtig interessanten Bahnbetrieb und tolle Fotomotive. □ *Andreas Bauer-Portner*

Der nächste große Alpen-Durchschlag


Der neue Brenner-Basistunnel wird sich nicht hinter dem Gotthard-Basistunnel verstecken müssen. Die Bauarbeiten sind in vollem Gang.

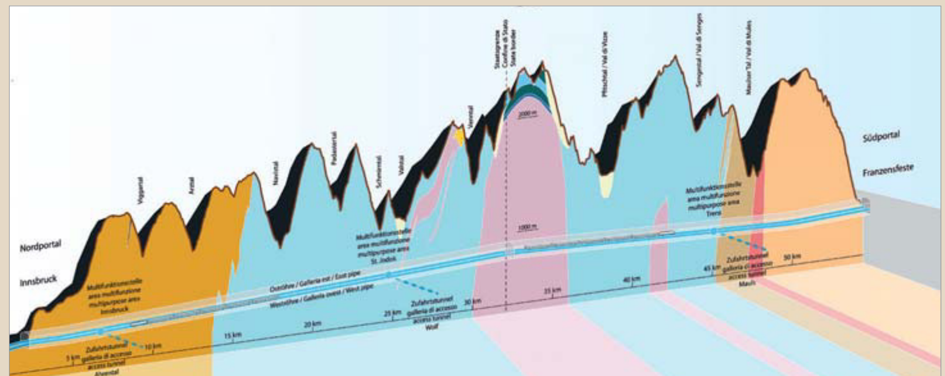
Die Schweiz machte es vor mit den beiden Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard. Da die Brennerstrecke ihre Kapazitätsgrenzen erreicht hat, und der Brenner Teil einer der bedeutendsten europäischen Nord-Süd-Routen im Schienenverkehr ist (siehe Karte Seite 25), war eine neue Lösung für diese Verbindung nötig. Zwischen Innsbruck und Franzensfeste werden die Züge voraussichtlich ab dem Jahr 2026 auf 55 Kilometern unter dem Berg verkehren. Rechnet man die Umfahrung Innsbruck hinzu, erreicht der neue Brennerbasistunnel sogar eine Länge von 64 Kilometern. Die Züge werden in Einzelröhren je Fahrtrichtung rollen, die in regelmäßigen Abständen mit Querstollen verbunden sind. Die Scheitelhöhe des Basistunnels wird auf nur mehr 790 Metern über dem Meeresspiegel liegen. Die maximale Steigung beträgt deshalb 6,7 Promille. Das erlaubt schwerere Güter- beziehungsweise schnellere Personenzüge, die künftig mit bis zu 250 km/h auf der nahezu geradlinigen Strecke durch den Tunnel rauschen können. Die Fahrtzeit zwischen Innsbruck und Franzensfeste verkürzt sich so von 80 auf 25 Minuten.

FOTOS/GRAFIKEN (4): BRENNER BASISTUNNEL BBT SE



Die Linienführung ist abgesehen von der Umfahrung Innsbruck nahezu geradlinig. Das erlaubt Hochgeschwindigkeitsverkehr.


Zwischen Gestein und Betonverschalung wird eine Kunststoff-Abdichtung eingebaut.



Die Berggipfel überragen die beiden Tunnelröhren teilweise mit bis zu 1800 Metern.



Französische Staatsbahn auf deutschen Gleisen: Die SNCF-Fret-437 023 überquert mit einem Containerzug den Viadukt in Witten.

Der Schienenverkehr soll wachsen. Das Europäische Parlament verabschiedete deshalb im Dezember das sogenannte Vierte Eisenbahnpaket. Es dürfte weitreichende Folgen für den künftigen Schienenverkehr auch auf hiesigen Gleisen haben.

Hilfspaket aus Brüssel

Parlamentarische Arbeit ist ein Geduldsspiel. Zu den elementaren Eigenschaften eines Abgeordneten zählt daher die Beharrlichkeit, aber auch die Bereitschaft zum mitunter zähneknirschenden Kompromiss. Was für nationale Parlamente gilt, ist im Europäischen Parlament (EP) noch ausgeprägter, da sich zu parteipolitischen auch nationale Interessen hinzugesellen und sich manchmal außergewöhnliche Koalitionen ergeben.

Dies erklärt, warum das EP mehrere Jahre benötigte, um das Vierte Eisenbahnpaket auszuhandeln und letztlich zu verabschieden. Das Ergebnis ist zwar ein Kompromiss, aber vielleicht auch ein Fortschritt.

In einem zweitägigen Presse-Seminar informierten zahlreiche Mitglieder des Europäischen Parlaments und der Kommission in Brüssel über die Notwendigkeit und die Inhalte dieser neuen Gesetze.

Der europäische Schienenverkehr sei in Gefahr, so die einhellige Meinung der

Europas Schienenverkehr ist bedroht

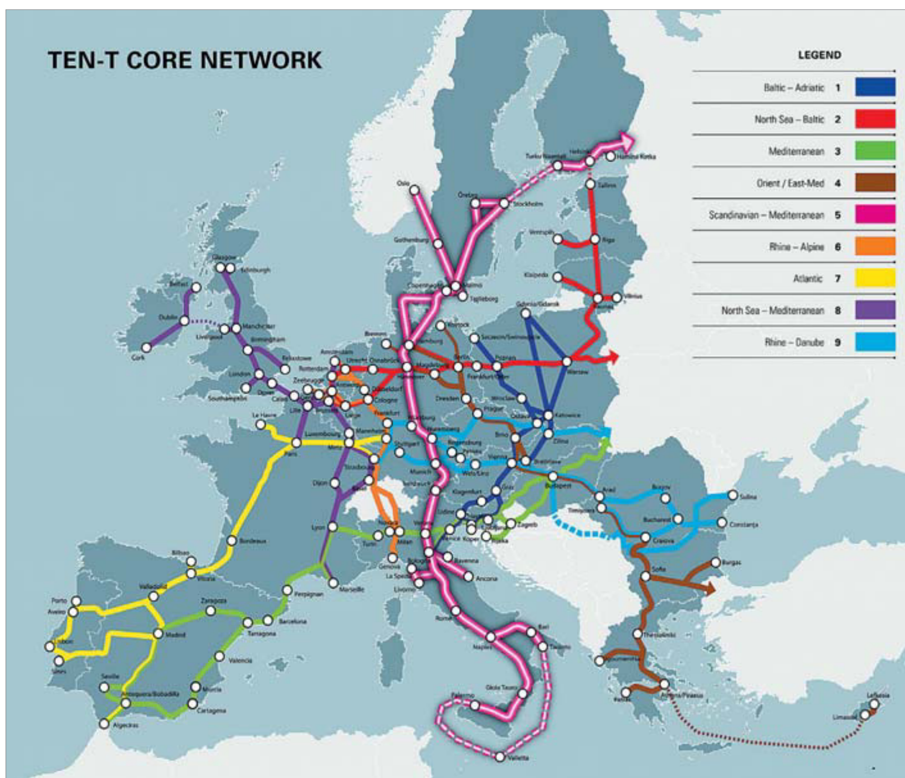
meisten Abgeordneten und Experten, die an diesen beiden Tagen referierten und Fragen beantworteten. Zahlreiche Hürden und Grenzen verhinderten ein Wachstum des Verkehrs auf Gleisen. Ziel des Vierten Eisenbahnpakets sei es, diese abzubauen, um mehr Verkehr von der Straße, aber auch aus der Luft auf die Schiene zu holen. Dass dies zwingend notwendig sei, betonte unter anderen der Brite Matthew Baldwin, Mitglied der Europäischen Kommission: Ohne eine spürbare Verlagerung auf die Schiene könne die Europäische Union ihre ehrgeizigen CO_2-Einsparungsziele nicht erreichen. Man müsse sogar aufpassen, dass der Schienenverkehr bei der zu erwartenden zunehmenden Elektromobilität auf der Straße hinsichtlich seiner CO_2-Bilanz nicht „einen Teil seines Wettbewerbsvorteils in Sachen Umweltverträglichkeit verliert“, gab der Niederländer Jos

Dings zu bedenken. Er ist Vorsitzender der Dachorganisation „Transport and Environment" (T&E), die nichtstaatliche europäische Organisationen aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich vertritt.

Ohne neue gesetzgeberische Maßnahmen ist eine Zunahme des Schienenverkehrs nicht zu erwarten, da auf Europas Gleisen kein ausreichender Wettbewerb stattfindet. Technische und wirtschaftspolitische Kleinstaaterei beschreibt den aktuellen europäischen Schienenverkehrsmarkt am besten.

Nationale Interessen überwiegen

Viele Staaten versuchen, im Rahmen ihrer nationalen Gesetzgebung noch immer, die einheimischen Gleise vor Mitbewerbern aus dem Ausland abzuschotten und so ihre meist staatlichen Eisenbahngesellschaften zu schützen. Zu befürchten ist, angesichts des wachsenden Nationalismus in zahlreichen Mitgliedsländern, dass dieser versteckte Protektionismus in Zukunft noch zunimmt. Lediglich in sechs von 26 Mitgliedsländern mit Eisenbahnverkehr (Malta und Zypern besitzen keine Gleise) finde derzeit annähernd Wettbewerb auf der Schiene statt, so Matthew Baldwin. Zu den wenigen Nationen gehören: Deutschland, Großbritannien, Schweden, die Niederlande, Österreich und Tschechien. Julia Lamb von der European Rail Freight Agency (ERFA), eine Organisation privater Schienengüterverkehrs-Unternehmen betonte: „Eine große Zahl der Mitgliedsstaaten hat keine Ambitionen zur Liberalisierung."



GRAFIK: BBT

Die Hauptachsen des TEN (Trans-European Network): Sie sollen standardisiert ausgebaut werden, um den Verkehrsträger Schiene attraktiver zu machen.

Die durch das Vierte Eisenbahnpaket erhoffte Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene soll jedoch nicht nur der Verwirklichung der europäischen Klimaziele dienen, sondern auch den Unternehmen, die ihre Waren auf der Schiene transportieren, und vor allem den Fahrgästen in ganz Europa zugute kommen.

Kommission und Parlament versprechen sich von den neuen Gesetzen mehr Qualität im Personenverkehr, größeres Vertrauen in die Pünktlichkeit und insgesamt ein besseres Angebot. Dazu gehören ebenso europaweit einheitliche Fahrgastrechte. Mittelfristig verspricht man sich niedrigere Fahrpreise durch mehr Wettbewerb. Es solle zudem einfacher werden, europaweit durchgehende Fahrkarten zu erwerben. Was im Flugverkehr nahezu weltweit bereits Standard sei, müsse endlich auch auf der Schiene möglich sein, betonte ein Mitglied des Europäischen



FOTO: EP

Einer der Referenten war der deutsche Grünen-Abgeordnete Michael Cramer, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Deutsche Loks für Polen: Bisher benötigen sie für jedes Land eine Einzelzulassung. Das könnte sich demnächst ändern.

Parlaments, denn es sei nicht einzusehen, dass man in wenigen Minuten ein Flugticket an beinahe jedem Punkt der Erde buchen könne, ein vergleichbarer Vorgang auf der Schiene innerhalb Europas jedoch oft zu einer Herausforderung werde.

Letztendlich soll die neue Gesetzgebung auch zu Subventionsabbau und einer Entlastung der Staatshaushalte führen.

Viertes Paket: Zwei Säulen für Europa

Das Vierte Europäische Eisenbahnpaket beruht auf zwei wesentlichen Säulen: Die erste betrifft vor allem technische Standards wie etwa die Zulassung von Schienenfahrzeugen, die europaweit neu geregelt werden soll, aber auch die anzustrebende Standardisierung der Zugsicherungssysteme, die grenzüberschreitenden Verkehr stark vereinfachen könnte.

Die zweite Säule regelt die Liberalisierung des Marktes unter Berücksichtigung von Daseinsvorsorge-Verpflichtungen (PSO = public service obligation) in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Die enthaltenen Gesetze sollen es allen interessierten Unternehmen ermöglichen, an allen Orten Verkehre anzubieten, zudem sollen sie mehr Transparenz in Finanzen und Strukturen bringen und einen einheitlichen europäischen Markt schaffen.

Lesen Sie im zweiten Teil, welche konkreten Maßnahmen das Vierte Eisenbahnpaket vorsieht. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

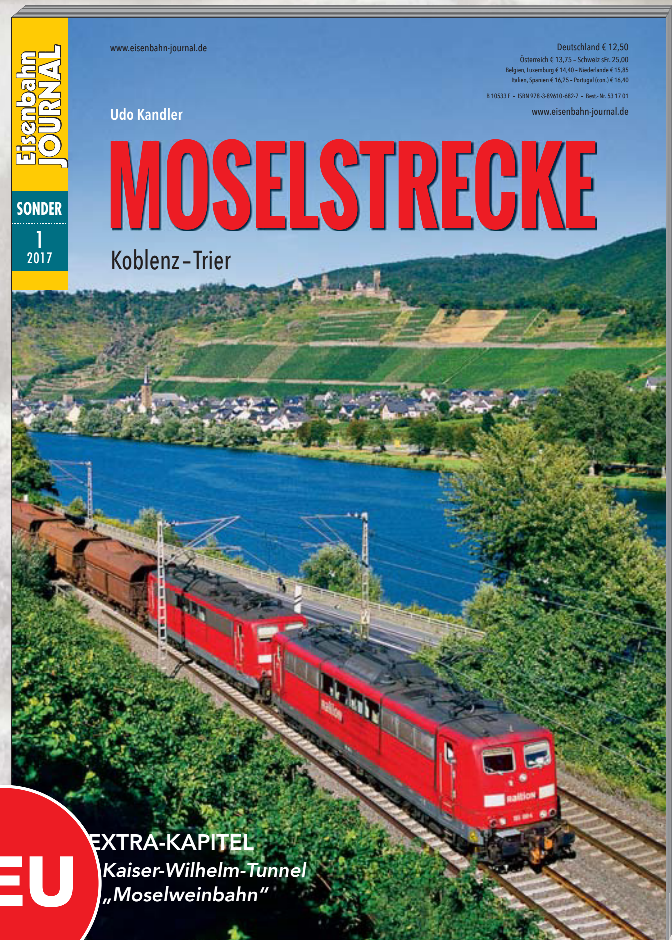
Ein ICE 3 der DB AG in Paris: Die Liberalisierung des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist eine der wesentlichen Komponenten des Vierten Eisenbahnpakets.

FOTO: MARCUS HENSCHEL

In Deutschland herrscht vor allem im Regionalverkehr ein offener Markt. Abellio, eine Tochter der niederländischen NS, ist in NRW unterwegs.

Tunnel, Brücken, Viadukte:

Entlang der Mosel



NEU

Die 111 km lange Hauptstrecke Koblenz – Trier, die bis Pünderich im landschaftlich überaus reizvollen Moseltal verläuft, war für den Güterverkehr von Beginn an von großer Bedeutung, insbesondere für die Montanindustrie. Die Bahnlinie weist mehrere herausragende Kunstbauten auf: Der 4,2 km lange Kaiser-Wilhelm-Tunnel zwischen Cochem und Eller war über mehr als 100 Jahre hinweg der längste doppelgleisige Regelspurtunnel in Deutschland, der Pündericher Hangviadukt ist mit seinen 92 gemauerten Gewölbeöffnungen und einer Länge von 786 m im deutschen Eisenbahnnetz auch heute noch einzigartig und die doppelstöckige Moselbrücke bei Bullay stellte bei ihrer Eröffnung im Jahr 1879 ein absolutes Novum im Brückenbau dar. Zahlreiche, teils großformatige Fotos belegen den vielfältigen und abwechslungreichen Eisenbahnbetrieb von 1930 bis heute. Der Stichstrecke nach Traben-Trabach ist ein eigener Beitrag gewidmet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531701 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



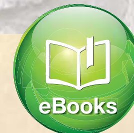
Preußische P 8
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541601 · € 12,50



E 18 und E 19
Schnellzugloks der Stromlinienära
Best.-Nr. 531602 · € 12,50



V 90
Technik, Einsatz, Verbleib
Best.-Nr. 541602 · € 12,50





Zum Kennenlernen

Das eBook des Monats



Die bay. S 3/6
EJ-Sonderausgabe 2/2002
vom Eisenbahn-Journal
Best.-Nr. 530202-e
für nur € 4,99
(statt € 10,99)

Weitere Infos unter www.vgbahn.de/eBook



www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

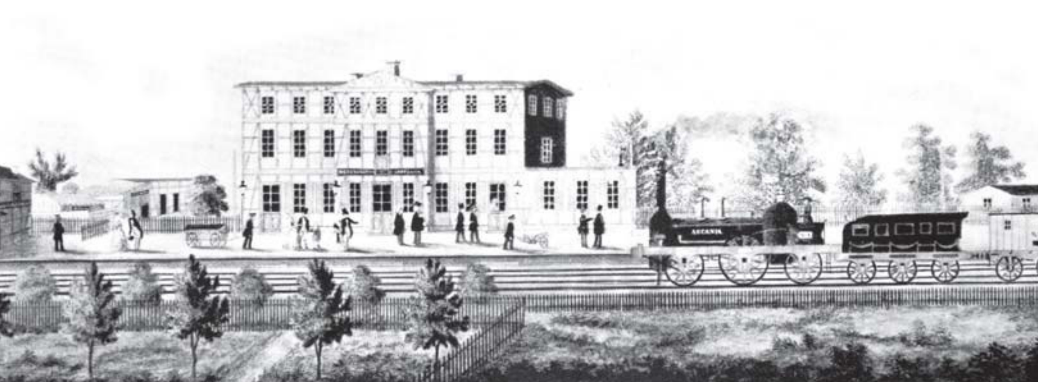
Eisenbahn JOURNAL

FOTO: KAI MICHAEL NEUHOLD, DBAG

Trotz seiner sachlich-modernen Bauweise dürfte der neue Hauptbahnhof Wittenberg sehr einladend auf die Reisenden wirken, gerade auch nachts.

Wittenberg, wichtigste Wirkungsstätte Martin Luthers, ist auch ein Eisenbahnknoten mit langer Tradition. Zum Reformationsjubiläum gab es nun einen neuen Bahnhof.

Der reformierte Bahnhof



Der alte Wittenberger Bahnhof mit seinem Empfangsgebäude auf einem Stich von 1863.

Es waren nur wenige Hammerschläge notwendig, um die kleine Stadt Wittenberg in die Weltgeschichte eingehen zu lassen: 2017 jährt sich der legendäre Thesenanschlag des großen Kirchenreformators zum 500. Mal. Genau rechtzeitig wurde nun der neu gebaute Bahnhof in der Lutherstadt eingeweiht.

Die Eisenbahn ist zwar noch nicht ganz so alt wie die Reformation, in Wittenberg ist sie aber schon seit ihren frühen Tagen heimisch; bereits am 28. August des Jahres 1841 erreichte der erste Zug der Anhalter Bahn von Berlin aus die Stadt an der Elbe.

Schon 18 Jahre später reichte der erste Wittenberger Bahnhof nicht mehr aus. Als die erste Elbbrücke errichtet wurde, um eine Bahnstrecke auf direktem Wege nach Bitterfeld bauen zu können, versetzte man kurzerhand auch den Bahnhof in den Osten der Stadt. Das Empfangsgebäude von 1841 blieb bis in unsere Tage erhalten.

In den darauffolgenden Jahren entwickelte sich der zweite Wittenberger Bahnhof zu einem bedeutenden Bahnknoten, denn er liegt an den großen Magistralen, zentral zwischen Berlin, Leipzig, Magdeburg und Dresden. Am 13. November 1877 wurde auf dem zweiten Bahnhof ein großes, repräsentatives Empfangsgebäude

in Betrieb genommen, da der ursprüngliche Neubau im Stil eines Schweizerhauses von Anfang an unterdimensioniert war. Seither hatte Wittenberg ein Tor zur Welt, das seiner Bedeutung in der Geschichte gerecht wurde. Von 1888 bis 1921 verband sogar eine Pferdebahn den Bahnhof mit der mittelalterlichen Innenstadt.

Der Zweite Weltkrieg änderte die Entwicklung des Bahnhofs drastisch: Im April 1945 legte ein amerikanischer Bomberverband fast die gesamten Bahnanlagen in Schutt und Asche. Vom einst so prachtvollen Empfangsgebäude blieb nur noch eine leere Hülle übrig. Nach Kriegsende begann der zögerliche Wiederaufbau, der durch die zahlreichen Reparationsforderungen seitens der Sowjetunion noch zusätzlich erschwert wurde. Nun galt es, auf dem notdürftig wieder hergerichteten Kreuzungsbahnhof den durch die zahlreichen Güterzüge gen Russland verursachten Verkehr abzuwickeln. Der Wiederaufbau des Empfangsgebäudes sollte vor allem durch private Spenden ermöglicht werden. Zum Ankurbeln dieser Aktion fand eigens eine Modellbahn-Ausstellung im Festsaal der städtischen Knabenvolksschule statt.

Ein früher Knotenpunkt wichtiger Magistralen

Diese Bemühungen seitens Stadt und Reichsbahn hatten Erfolg, denn bereits am 19. Juni 1948 konnte Richtfest gefeiert werden. 1951 war der Wiederaufbau abgeschlossen, doch der alte Glanz war dem real existierenden Sozialismus gewichen: Zeittypisch wurde das kunstvoll gestaltete Ziegelmauerwerk unter einer dicken Putzschicht begraben, um dem Gebäude einen modernen Anstrich zu verpassen. Bei einer umfassenden Innensanierung im Jahr 1967 wurde es endgültig seiner Denkmalwürdigkeit beraubt.

Doch der Fortschritt eilte voran; Am 28. Mai 1978 erreichte der Fahrdraht von Jüterbog kommend Wittenberg, nun waren in der Lutherstadt auch elektrische Lokomotiven zu bewundern. Sieben Jahre später entstand, nachdem die Strecke Roßlau – Falkenberg elektrifiziert war, ein vollauf mit Fahrleitung überspannter Bahnknoten.



FOTO: HANS MÜLLER, SLG. LANGE

Am 20. Januar 1968 gab es in Wittenberg noch keine Oberleitung. 01 518 des Bw Berlin Ostbahnhof verlässt mit D 16 Stralsund – Berlin-Lichtenberg – Leipzig gerade die Lutherstadt.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Das jetzt abgerissene Empfangsgebäude von 1877 war bereits der dritte Bahnhofsbau der Lutherstadt. Im Oktober 2007 war die zunehmende Verödung schon deutlich erkennbar.



FOTO: HANS MÜLLER, SLG. LANGE

Blick vom Stellwerk Ww auf 86 553 mit dem P 696 nach Dessau. Rechts steht der P 663 nach Ruhland. Aufnahme vom 20. Januar 1968.



FOTO: HANS MÜLLER, SLG. LANGE

Am 17. April 1979 überspannen schon Fahrleitungen den Bahnhof Lutherstadt Wittenberg. 119 006 steht mit dem D556 Meiningen – Erfurt – Halle – Berlin zur Abfahrt bereit.

Im Frühjahr 1996 begannen die umfangreichen Umbauarbeiten im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8. Dabei wurden drei Bahnsteige an der Strecke Berlin – Halle und ein 42 Meter langer Fußgängertunnel bis 1998 komplett neu errichtet. Während bislang der Zugang zum Bahnhof nur über eine Straße zwischen den Gleisen der Strecken nach Bitterfeld und Dessau möglich war, existiert seither ein direkter Westausgang zur Stadt. Ein elektronisches Stellwerk ersetzte die alten mechanischen Wärterstellwerke. Die neue Linienführung nach dem Bau der neuen Elbbrücke erlaubt eine Bahnhofsdurchfahrt mit 160 km/h.



FOTOS (2): KAI MICHAEL NEUHOLD, DB AG

Zur Eröffnung kamen auch Martin Luther und sein Eheweib Katharina von Bora.

Schleichender Niedergang nach der Wende

Das als Inselbahnhof errichtete Empfangsgebäude entsprach jedoch nicht mehr den geänderten Anforderungen und verkam über die Jahre immer mehr. Bald schon dachte man in Wittenberg daher über einen Neubau des Bahnhofs nach. Doch bis zur Verwirklichung dieses Vorhabens dauerte es noch fast 20 Jahre.

Am 9. Dezember 2016 war es schließlich soweit: Der neue „Grüne Bahnhof" von Lutherstadt Wittenberg wurde feierlich eröffnet. Das Empfangsgebäude ist ein vollständiger Neubau, welches im elegantsachlichen „Internationalen Stil" gehalten ist. Dieser knüpft architektonisch gut an die im mitteldeutschen Raum noch immer präsente Bauhaus-Tradition an. Allerdings ist dieses Empfangsgebäude kein Einzelstück, sondern sozusagen ein Klon des ebenso neuen Bahnhofs in der westfälischen Stadt Horrem bei Kerpen. Das dort angewandte Konzept des „Grünen Bahnhofs" wurde in Wittenberg nun zum zweiten Mal realisiert. Es handelt sich dabei um eine neue Serie modular aufgebauter und damit an jeden beliebigen Ort anpassbarer Bahnhofsbauten, die weitestgehend klimaneutral zu betreiben sind.

Daher stand nachhaltiges Bauen in Wittenberg im besonderen Fokus der Aufmerksamkeit. Nach modernsten ökologischen Standards wurde der kohlendioxidneutrale Bahnhof aus dem Boden gestampft. Dazu zählten die Verwendung nachwachsender Rohstoffe und die Installation einer großen Photovoltaik-Anlage auf dem Dach. Die mit ihrer Hilfe gewonnene Energie versorgt unter anderem Beleuchtungsanlagen, Erdwärmepumpen und Raumbelüftungsanlagen. Was über den Eigenbedarf für einen autarken Bahnhofsbetrieb hinaus produziert wird, fließt ins öffentliche Netz. Das Dach wurde bepflanzt, dadurch kann das Regenwasser versickern und gesammelt werden.



Das noch aus DDR-Zeiten stammende Kachelbild aus dem alten Bahnhof blieb erhalten.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Nach der Wende nahm der Fernverkehr von Süddeutschland nach Berlin zu, doch Wittenberg profitierte davon kaum. Am 7. Januar 1997 fährt 112 154 mit einem Interregio ein.

FOTO: KAI MICHAEL NEUHOLD, DB AG



In Blickrichtung Nord befindet sich der Bahnhofsneubau links, während man rechts noch den Standort des alten Empfangsgebäudes erahnen kann.

Das aufgefangene Wasser lässt sich anschließend zur Versorgung der sanitären Einrichtungen nutzen. Wegen der zahlreichen Verglasungen und Oberlichtkonstruktionen des Gebäudes wirken die

Ein klimaneutraler Neubau für die Bahnreisenden

Räumlichkeiten stets hell und freundlich. In der Nacht kommt im ganzen Haus energiesparende LED-Beleuchtungstechnik zum Einsatz. Herzstück des Gebäudes ist die Wärmepumpen-Anlage, die mittels Geothermie sommers wie winters für angenehme Temperaturen in der Empfangshalle und den angegliederten zahlreichen Serviceeinrichtungen sorgen soll.

Die Arbeiten für den Neubau begannen am 7. Juli 2015 mit dem Abriss des bisherigen Empfangsgebäudes von 1877. Dadurch wurde Platz für die Verlängerung des bestehenden Bahnsteig-Zugangstunnels geschaffen. Als Ersatz für die Außenbahnsteige 5 und 6 entstand ein Mittelbahnsteig. Das Gleis 5 wurde dabei in veränderter Lage neu verlegt. Der neue Bahnhof erstreckt sich bis auf den gegenüberliegenden, gut 20 Jahre alten Busbahnhof. Ursprünglich sollte dessen extravagantes Zeltdach ebenfalls abgerissen werden. Letztlich wurde der dortige Bestand aber geschickt mit den Neubauanlagen kombiniert, so dass Wittenberg nun ein attraktives Eingangstor besitzt.

Zur Einweihung gab es noch eine besondere Ehrung: Der Bahnhof der Lutherstadt darf sich fortan stolz „Hauptbahnhof“ nennen. □ *A.lexander Bergner*















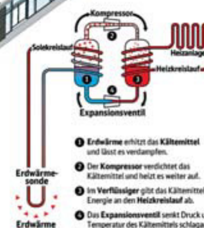








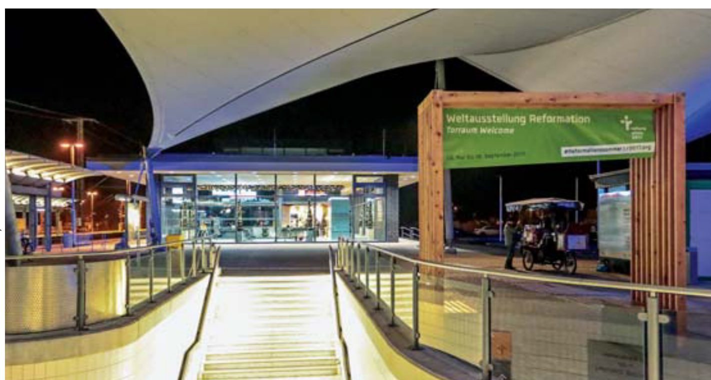




GRAFIK: DEUTSCHE BAHN

Die Übersichtsskizze der Deutschen Bahn veranschaulicht den Aufbau des neuen „Grünen Bahnhofs“ in Wittenberg.

FOTO: KAI MICHAEL NEUHOLD, DB AG



Zusammen mit dem bereits 1998 errichteten Bus-Terminal, dessen Zeltdach die Örtlichkeit dominiert, ergibt sich ein architektonisch höchst reizvoller neuer Stadteingang.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Eigene Beobachtungen

Betrifft: „Den Dreh raus“, Heft 1/2017

Die Post brachte mir Anfang Dezember den Stoff für viel Lese- (und Video!-)freude in Form von MEB 1/2017 und MEB-Spezial 22. Zum Artikel „Den Dreh raus“ – über die Aufgaben des Drehscheibenwärters – hätte ich aber einige Bemerkungen. Die Drehscheiben, die ich in Erinnerung habe, verfügten, anders als es der Verfasser beschrieb, über Sh-Form- oder Lichtsignale. Diese waren mechanisch oder elektrisch verbunden mit der Drehscheibenverriegelung: Sh 1 („Fahrverbot aufgehoben“) konnte nur bei verriegelter Scheibe gezeigt werden. Wie auf dem in Schwerin gemachten Foto (Seite 46) zu sehen ist, hatten Drehscheiben auch eine Hupe, mit welcher der Wärter akustische (Ra-) Zeichen zum Herkommen (--), Wegfahren (-) oder Anhalten (...) geben konnte. Im Fall einer Störung des elektrischen Drehscheibenantriebs, musste der Wärter (mit Hilfe von Kollegen!) eine Handkurbel betätigen oder, falls vorhanden, den Druckluftantrieb mittels Schlauch mit der Luftleitung der Lok verbinden. Im Bahnbetriebswerk Goslar entdeckte ich übrigens noch eine weitere, weniger offizielle Tätigkeit des Drehscheibenwärters, bei dem ein reichhaltiges Angebot an erfrischenden Getränken (auch Bier!) für unterwegs feilgeboten wurde.

Rein Korthof, E-Mail



Wichtige Baureihe

Betrifft: „Keine Frage des Alters“, Heft 1/2017

Danke für den Bericht über die 35.1097-1. Mit der Indienststellung nach umfassender Aufarbeitung haben die Glauchauer Eisenbahnfreunde wieder ein attraktives Zugpferd für Sonderzugeinsätze zur Verfügung. Ich habe die 35.10 noch zu Zeiten ihres Einsatzes bei der DR erlebt. Sie ist schon eine tolle Maschine, auch wenn sie, wie es in Ihrem Bericht anklang, sich in ihrer nur recht kurzen Einsatzzeit nicht die Würdigung erarbeiten konnte, die sie eigentlich verdient hätte. Dies wirkt offenbar bis in die Gegenwart. Wie ist es sonst zu erklären, dass es außer der Firma Tillig keinem anderen Hersteller bisher eingefallen ist, ein Modell dieser schönen Lokomotive in H0 oder N aufzulegen? Vielleicht löst der Bericht in dieser Hinsicht eine Initialzündung aus. Darüber würden sich sicher viele Modellbahnfreunde freuen.

Sören Wagenbret, E-Mail

Nicht korrekt

Betrifft: „Zeitreise“, Heft 1/2017

Die Überschrift des Artikels „Das Ulm am Neckar“ unter der Rubrik „Zeitreise“ auf Seite 12 im MEB 1/2017 ist irreführend und stimmt nicht. Es wird der Eindruck eines zweiten Ulm erweckt, welches am Neckar liegt. Vielmehr ist die Tatsache, dass in Neckarsulm, wie der Verfasser eigentlich ja richtig recherchiert hat, die Sulm in den Neckar fließt. So wird der Name korrekt Neckar-sulm ausgesprochen und nicht fälschlicherweise Neckars-ulm..

Michael Walter, E-Mail

Anm. d. Red: „Das Ulm am Neckar“ sollte nur ein kleines Wortspiel sein, gerade weil der Ort in der Regel falsch betont ausgesprochen wird.

Auf der Suche

Betrifft: „Lausitzer Spezialitäten“, Heft 1/2017

Ihre Ausgabe, wie immer ein Hingucker! Mein besonderes Augenmerk galt diesmal den „Lausitzer Spezialitäten“. Die Werkbahn der Ostdeutschen Braunkohletagebaue ist mein großes Hobby neben der Modelleisenbahn. Meine Frage: Auf Seite 38 sieht man das „Kombinierte Eimerkettenaustausch- und Transportgerät auf Schienen“. Dieses war auch im Tagebau Delitzsch Süd-West im Einsatz, ebenso wie ich: zehn Jahre Lokführer einer EL 2. Ich suche Bilder und Zeichnungen mit technischen Daten, Kontakte oder Tipps sowie Ansprechpartner in Schwarze Pumpe.

Uwe Strehlow, E-Mail

Gerstetten-Fan

Betrifft: „Gerstetten ganz groß“ und „Einmaliges Ensemble“, Heft 1/2017

Gratulation zum neuen Heft: Endlich findet sich mal ein größerer Beitrag in der einschlägigen Fachliteratur zur ehemaligen Nebenbahn. Ich denke, dass diese Strecke dies schon lange verdient hatte. Das ganze Gebäude-Ensemble mit seinen ansprechenden Formen ist doch wunderbar anzuschauen. Dazu gehören auch die Häuser im Bahnhofsumfeld. Ich bin schon lange dabei, diese Struktur im Maßstab 1:87 nachzubauen, bin aber noch nicht fertig. Zuerst wollte ich nur den Bahnhof bauen, aber die umliegenden Häuser hatten es mir auch angetan. Alle Gebäude sind nun soweit fertig, dass sie gezeigt werden können. Bei den Modellen wurden nur handelsübliche Strukturplatten der einschlägigen Hersteller verwendet, alles andere ist selbst erstellt, ich habe auch alle Stationsgebäude der Strecke gebaut.

Jörg Schleicher, E-Mail



https://alb-bahn.com/

Albbahn-Neuauflage

Neuer Internetauftritt des Eisenbahn-Vereins und Verkehrsunternehmens Schwäbische Alb-Bahn.

■ Seit vielen Jahren schon betreibt der Verein Schwäbische Alb-Bahn (SAB) den Bahnverkehr zwischen Engstingen, Münsingen und Schelklingen, seit 2014 sogar als professionell organisiertes Eisenbahnverkehrs-Unternehmen. Nun wurde auch der Online-Auftritt der aktuellen Entwicklung angepasst. Die Seite fasst nun sämtliche Angebote der SAB unter einem Dach zusammen. Die Gestaltung der Seite besticht durch einen ansprechenden grafischen Aufbau im aktuellen Kachel-Design. Daraus resultiert eine gute Navigation durch alle Ebenen der Internetseite. Alle relevanten Informationen lassen sich leicht auffinden, vom Fahrplan des Schülerverkehrs bis hin zu Reservierungen für eine der zahlreichen Dampfsonderfahrten. Die Seite ist somit durchaus ein Musterbeispiel für einen modernen Eisenbahn-Auftritt im Internet.

http://appelsmeier.hp.altmuehlnet.de/

Zwischen Sulz und Altmühl

Informative Homepage über längst stillgelegte Nebenbahnen in Herzen Bayerns.

■ Die alte Lokalbahn von Neumarkt in der Oberpfalz nach Beilngries und Dietfurt beziehungsweise Kinding ist seit nunmehr 25 Jahren Geschichte, und die Zweigstrecke nach Freystadt gibt es schon fast doppelt so lange nicht mehr. Der ortsansässige Eisenbahnfreund Franz Appelsmeier präsentiert nun die Geschichte dieser Lokalbahnen in Form einer Vielzahl von Bildern, Dokumenten, Beschreibungen, Zeichnungen und sogar Filmaufnahmen auf seiner netten Homepage. Einziges Manko der Website: Die höchst interessanten historischen Aufnahmen dürften gerne etwas größer wiedergegeben werden, zudem führen einige interne Links leider in die Irre.

www.alpenbahnen.net



Die Eisenbahn in den Alpen

Viel mehr als nur die Bahn über den Brenner.

■ Passend zu unserer aktuellen Titelgeschichte präsentiert die von Herbert Rubarth betriebene Internetseite www.alpenbahnen.net zahlreiche ergänzende Bilder zur Brennerbahn. Aber auch sonst hat sich seit unserer Erstvorstellung vor fünf Jahren einiges getan, so dass nun praktisch alle bekannten und unbekannten Bahnstrecken im Alpenraum mit zahlreichen gelungenen Aufnahmen aus den letzten Jahrzehnten und informativen Begleittexten gewürdigt werden. Schließlich kamen auch viele Bahnstrecken in den Alpen währenddessen in Bewegung, leider nicht immer im positiven Sinne: Die wirklich gut aufbereitete Chronik der Ybbstalbahn etwa führt dem Website-Besucher eindringlich vor Augen, wie schnell ein alpenländisches Bahnkleinod von der Bildfläche verschwinden kann. Zwar ist das Design der Internetseite durch die inzwischen zahlreichen Untermenüs am linken Seitenrand etwas unübersichtlich geworden, die Präsentation der Inhalte zählt aber nach wie vor zum gehobenen Standard.

http://thegnatshack.com/

Modellbahn als Kleinkunst

Das Modellbahn-Team Frokeler präsentiert seine kunstvoll gestalteten Kleinanlagen im Internet.

■ Von Utrecht bis Leipzig sind sie bereits auf vielen Ausstellungen vertreten gewesen und daher sicherlich keine Unbekannten in der Modellbahner-Szene mehr: Die Rede ist von den begnadeten Eisenbahnmodellbauern Heiko Wendler und Thomas Rötzsch, die zusammen das Modellbahn-Team Frokeler bilden. Auf der vom erstgenannten Akteur betreuten Internetseite „The Gnat Shack", was in etwa „Die Hütte der Knatterkiste" oder „Der Knatterkistenschuppen" bedeutet, werden alle bislang gebauten Werke der beiden Modell-Kunsthandwerker vorgestellt. Dabei handelt es sich vornehmlich um hervorragend gestaltete Betriebsdioramen mit einer herrlichen Detailfülle. Unterschiedliche Maßstäbe und vor allem höchst unterschiedliche Vorbildthemen sorgen für die nötige Abwechslung. Ein großes Lob verdient auch die moderne Präsentation der kleinen Kunstwerke auf der zeitgemäß aufgebauten Homepage. Ein geordnetes und übersichtliches Seitenmenü führt schnell zum Ziel, so dass man die zahlreichen hochwertigen Bilder der Frokeler-Anlagen entspannt betrachten kann. Von vielen Betriebsdioramen werden auch Baubilder gezeigt. Wem eine Anreise zur legendären Ontrax in den Niederlanden zu weit und anstrengend ist, dem kann diese Website als Alternative empfohlen werden.



FOTO: ANDREAS RITZ

Anno 1982 eine alltägliche Begegnung in Oberfranken: Die aus 614-Einheiten gebildeten N 5822 und N 6660 kreuzen in Harsdorf bei Bayreuth.

Nicht Höchstleistungen und gestalterische Extravaganzen, sondern dezente Formen und Zuverlässigkeit zeichneten viele DB-Triebwagen aus. Der 614 stand dafür par excellence.

Zeitlos durch alle Zeiten

Zu denjenigen Schienenfahrzeugen, die zwar durch gelungene Formgebung und einen zeitgemäßen Reisekomfort überzeugten, aber trotz dessen nie im Fokus der Aufmerksamkeit standen, gehörten zweifellos die Triebwagen der Baureihe 614. Dabei hätten sie etwas mehr Beachtung durchaus verdient gehabt.

Die Bundesbahn-Baureihe 614 war eine konsequente Weiterentwicklung der Vorgängerbauart 624. Bei diesem fängt auch die Geschichte des 614 an: Die letzten Exemplare der noch im althergebrachten Stil mit eckigem Kasten, schlichten Stirnseiten und Frontübergängen daherkommenden Eilzug-Triebwagen erhielten eine Luftfederung. Sie erhöhte nicht nur den Fahrkomfort beträchtlich, sondern erlaubte auch eine leichte Neigung des Zuges in die Innenseiten der Kurven. Allerdings war der Neigungswinkel durch den breiten Wagenkasten der nun als Unterbaureihe 634 bezeichneten Fahrzeuge sehr begrenzt, weshalb bald ein neuer VT geplant wurde.



FOTO: PETER SCHIFFER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Geführt vom Vorgänger, der Baureihe 634, überquert ein in Trier beheimateter Vorserien-614 am 28. Juni 1973 die bekannte Moselbrücke in Bullay.

Grundsätzlich wollte man die positiven Eigenschaften des 624 auch bei den neuen Triebwagen beibehalten, da sich die Kombination aus langen Wagenkästen mit Mitteleinstiegen und Großräumen nach Art der „Silberlinge" im Eilzug- und Regionalverkehr bestens bewährt hatte. Auch die bei heutigen Triebzügen kaum noch vorhandene, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Möglichkeit, vom Zwei- bis zum Vierteiler an die Beförderungsbedürfnisse angepasste Garnituren bilden zu können, sollte übernommen werden. Der Wagenkasten der Nachfolgebaureihe musste dagegen komplett neu gestaltet werden.

Eine zeitlose Formgebung aus dem Popzeitalter

1971 war es schließlich soweit: Die ersten beiden Vorseriengarnituren der Baureihe 614 wurden nach MAN-Plänen von der Waggonfabrik Uerdingen gebaut und beim Bw Trier beheimatet. An der Mosel herrschten optimale Bedingungen, um den 614 vor allem hinsichtlich der gleisbogenabhängigen Wagenkastenneigung auf Herz und Nieren testen zu können.

Die Höchstgeschwindigkeit von stolzen 140 km/h sah man dem 614 auch optisch an: Der oben wegen der Neigetechnik leicht abgeschrägte Kasten gab dem Zug eine schlanke Linie. Das Konzept des Frontübergangs hatte sich Anfang der 1970er-Jahre bereits überlebt. Ohne Kompromisse konnte die Stirnseite des 614 daher eine leicht gepfeilte, zeitlos dynamisch wirkende Form erhalten. Dazu kam noch der in jenen Jahren brandaktuelle Pop-Anstrich in Kieselgrau und Orange, ein Farbmuster, welches wie eigens für die Baureihe 614 entworfen wirkte. Die Neigetechnik bewährte sich letztlich nicht, dennoch ging der 614 ab 1973 in Serie.

Jeder Triebkopf wurde von einem Viertakt-Dieselmotor MAN D 3650 HM 12 U in Bewegung gesetzt, dessen zwölf Zylinder eine Leistung von 377 kW entwickelten. Die Baureihe 614 zählte jedoch nie zu den spurtstarken Triebfahrzeugen der Bundesbahn. Das lag nicht nur an der knapp bemessenen Leistung, ein Makel vieler



FOTO: STEFAN WINKLER

Am klirrend kalten 14. Februar des Jahres 1988 strebt der im damals aktuellen Regionalbahn-Farbschema lackierte 614 035 in herrlicher Wintersonne dem Bahnhof von Bad Steben entgegen.


FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Die nach Braunschweig gelieferten, ozeanblau-beigefarben lackierten Züge kamen über Bad Harzburg bis Kreiensen. Am 28. Februar 1981 gelang dieser Nachschuss auf 614 074 bei Orxhausen.

DB-Triebwagen. Vielmehr reagierte der Wandler des sehr lang übersetzten Voith-Strömungsgetriebes vom Typ T 420 r nur äußerst träge auf Drehzahländerungen des Motors. Für die Standardkonfiguration mit einem Mittelwagen genügte es aber.

Bemerkenswert am 614 ist die Tatsache, dass er während seines Schienenfahrzeug-Lebens nur an zwei Einsatzorten heimisch wurde. Die erste, noch popfarben lackierte Serie von 25 Triebwagen wurde sogleich in ihrem „Geburtsort" Nürnberg stationiert. Die bereits im neu eingeführten Ozeanblau-Beige lackierte, zweite Lieferung von 1975 umfasste 15 Exemplare und ging nach Braunschweig. Obwohl geografisch weit auseinander, fanden sich im Umland beider Städte genau die richten Einsatzgebiete für den 614: ein großes Netz aus zahlreichen nichtelektrifizierten Haupt- und Nebenstrecken mit einem nennenswerten Personenverkehrsaufkommen.

Heimisch in zwei Bundesbahndirektionen

Zu je zwei Endwagen wurde ein Mittelwagen geliefert. Die 614 lösten bald lokbespannte Züge ab, so dass der Platz für die Reisenden im bequem eingerichteten VT nicht mehr ausreichte. In Nürnberg kam man daher auf die Idee, den 614 mit Zwischenwagen der Baureihe 634 zu verstärken, was technisch kein Problem darstellte. In den 80er-Jahren waren deshalb bunte Garnituren aus popfarbenem 614 und altroten oder ozeanblau-beigen 934 keine Seltenheit. Die ab 1987 schrittweise auch beim 614 angewandten Regionalbahnfarben verstärkten dieses bunte Bild noch. ∎


FOTO: PETER SCHIFFER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Zwei Mittelwagen der Bauart 934 ergänzen 614 024 am 28. Mai 1985 auf seiner Fahrt von Simmelsdorf-Hüttenbach nach Neunkirchen am Sand.



Das Fahrpult der Baureihe 614, hier ist schon der letzte Zustand kurz vor der Ausmusterung 2008 zu sehen, kam mit dem Nötigsten aus.



Der modernisierte, verkehrsrot lackierte 614 023 weilte am 31. Oktober 2002 zur HU in Kassel. Vor ihm liegen noch ganze sechs Einsatzjahre.

Anfang der 1990er-Jahre wurden die 614 noch einmal für die Zukunft fit gemacht. Die DB ließ bei allen Fahrzeugen die nicht mehr benötigten Gepäckräume samt Türen hinter jedem Führerstand ausbauen und dort ein weiteres Fenster einsetzen. Der Innenraum wurde im damals angesagten Regionalbahnlook vollkommen neu eingerichtet.

Noch nach der Jahrtausendwende wurden 13 Garnituren mit neuen, 448 kW starken Dieselmotoren von Cummins versehen. Da sich die Einsatzperspektiven für den 614 nach zahlreichen Nahverkehrs-Ausschreibungen, die allesamt Neufahrzeuge zur Bedingung machten, deutlich verschlechterten, wurde dieses Remotorisierungsprogramm jäh gestoppt.

Dennoch konnte noch nicht auf die bei Personal und Fahrgästen beliebten Fahrzeuge verzichtet werden. Erst 2008 war es soweit, das Ende des 614 bei der DB AG war gekommen: Zahlreiche Eisenbahnfotografen machten noch einmal die Diesel-Strecken in Franken und Ostniedersach-



Am 25. Mai 1990, dem letzten Betriebstag der Nebenstrecke von Derneburg nach Seesen, erreicht 614 076 als N 6766 Walkenried – Hildesheim den verträumten Haltepunkt Königsdahlum.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Am 5. Mai 1997 begegnet 614 029 in Meiningen 232 285 und 202 373. Zwischen DB-Triebwagen und russischer Großdiesellok sind durchaus einige stilistische Ähnlichkeiten feststellbar.


FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Noch immer im Einsatz bei der DB AG: Schienenprüfzug 719 001. Am 21. Juli 1983 ist er noch unter Bundesbahn-Regie auf der alten Hammer Rheinbrücke bei Düsseldorf unterwegs.

sen unsicher, um noch ein paar Aufnahmen von den jahrelang wenig beachteten Triebwagen machen zu können. Besonders begehrt war dabei der heutige, leider nicht mehr betriebsfähige Museums-VT 614 005, der nach seiner Modernisierung 1997 wieder in Popfarben erstrahlte. Wenige 614 konnten sich noch bis Ende 2010 als Verstärkerzüge zur Berufsverkehrszeit halten, dann war aber endgültig Schluss.

Ein paar Garnituren fanden in Rumänien eine neue Heimat, wo sie teilweise recht heftige Umbauten über sich ergehen lassen mussten. Auch das polnische Bahnunternehmen Koleje Slaskie wollte bei der Firma VIS in Halberstadt acht Einheiten adaptieren lassen, kam jedoch aus finanziellen Gründen über ein nicht wieder in Betrieb gegangenes Baumuster und einige angefangene Umbauten nicht hinaus.

Eine besondere Betrachtung verdienen die aus dem 614 abgeleiteten Bahndienstfahrzeuge. Neben dem erst 2006 aus dem nur noch zweiteiligen 614 045 rekonstruierten Lichtraumprofil-Messzug „Limez III“ gibt es einen von MBB 1976 an das Bundesbahn-Zentralamt Minden gelieferten und unter den Betriebsnummern 719 001/720 001/719 501 in den Fahrzeugbestand eingereihten Schienenprüfzug. Bei letzterem befindet sich unter dem Boden des Mittelwagens ein Prüfgeräteträger mit Ultraschall-Köpfen, die bei der Messung auf einem Wasserfilm über die Schienen gleiten. Bei einer Messfahrt-Geschwindigkeit von 50 km/h können täglich bis zu 250 Kilometer Gleis auf Materialfehler geprüft werden. Nach einer ersten Abstellung Ende 1998 wurde das Fahrzeug 2001 sogar reaktiviert. 2017 soll es durch einen neuen Schienenprüfzug ersetzt werden. Daher ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis auch der letzte aktive Vertreter dieser oft zu wenig beachteten, jedoch zeitlos schönen Triebwagenfamilie auf das Abstellgleis geschoben wird. □ *Alexander Bergner*

Die letzten 614 sind Bahndienstfahrzeuge


FOTO: ANDREAS RITZ

Die Bundesbahndirektion Nürnberg nutzte die Baureihe 614 auch gerne für ausgedehnte Ausflugsfahrten. So passierte 614 025 am 14. Juni 1980 auf seiner Tagestour von Bamberg nach Garmisch-Partenkirchen die Schondorfer Kirche.

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau
Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83 / 50 09 70

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 62 64 57

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31 / 22 56 77

81925 München
Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089 / 9 10 12 43

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71 / 70 12 11

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 0 41 61 / 28 60

48145 Münster
WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251 / 13 57 67

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41 / 92 56 11

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54 / 47 90 91

Europa

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040 / 6 53 22 44

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41 / 6 66 53

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41 / 76 09

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31 / 8 29 87

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 00 43 / 15 12 33 69

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21 / 41 87 16

54290 Trier
Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651 / 4 88 11

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61 / 7 25 77

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 57 10 30

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56

25348 Glückstadt
Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 0 41 24 / 93 70 33

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 0 29 04 / 12 92

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64 / 91 93 64

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00

FL-9490 Vaduz
Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42 / 32 32 79 94

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069 / 45 98 32

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711 / 3 96 94 60

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 0 84 31 / 86 43

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98 / 9 16 50

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32 / 28 74

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41 / 9 49 50

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81 / 42 28

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 0 61 81 / 92 35 20

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 0 62 61 / 9 21 20

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 0 83 42 / 42 09 90

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32 / 16 40 70 42

33332 Gütersloh
Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41 / 2 63 30

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43 / 1 67 06

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911 / 75 31 75

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92 / 23 61

67146 Deidesheim
moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31 / 9 89 90

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981 / 96 96 90

Charakteristisch für die Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn war deren T 141, ein Wismarer Schienenbus des Typs Hannover. Am 16. Juni 1968 verlässt er den Haltepunkt Lichtenberg.

Auf seinen Reisen nach Norddeutschland sind Dr. Rolf Brüning im Lauf der Jahre viele interessante Triebwagen begegnet. Einige davon sind bis heute erhalten geblieben.

Raritäten im Norden

Meine erste große Nord-Reise führte mich 1959 nach Bremerhaven, als mein Vater dienstlich in die USA reiste. Das Fliegen war in dieser Zeit noch nicht sonderlich bequem, so dass er eine Fahrt mit dem damals größten Passagierschiff, der „United States", bevorzugte. Als Begleiter konnte ich den an der Columbuskaje liegenden Ozeanriesen kurz betreten und an Bord das Blaue Band für die schnellste Überquerung des Nordatlantiks bewundern. Auf der Rückfahrt im blauen Käfer-Cabrio hatte ich mir etwas Zeit für die Eisenbahn-Fotografie genommen nicht nur für den Bundesbahn-Betrieb sondern auch für etliche Triebwagen bei Klein- und Privat-Bahnen. Am 17. April kam mir bei Syke der T 62 der meterspurigen Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn (HSA) entgegen, ein 1933 bei der Waggonfabrik Wismar gebauter Triebwagen der Bauart Frankfurt mit der Achsfolge B'2'. Ein gleichartiges Fahrzeug war seit 1934 bei der Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel in Betrieb, ab 1963 auf der Inselbahn Spiekeroog und von 1981 bis 1992 als Bundesbahn-699 001 auf Wangerooge. Seit 1996 befindet sich dieses Museumsstück als VT 45 in der Obhut des „Deutschen Eisenbahn Vereins" in Bruchhausen Vilsen, unweit von Syke.



T 62 der Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn am 17. April 1959 bei Syke.

Am nächsten Morgen konnte ich in Minden VT 06 108 als F 14 „Dompfeil" ablichten und noch am Vormittag die Steinhuder Meer-Bahn (St.M.B.) besuchen, die



T52 der Steinhuder Meer-Bahn mit Personenzug Nr. 4 mit Güterbeförderung am 18. April 1959 bei Altenhagen.

ursprünglich auf knapp 53 Kilometern zwischen Wunstorf und Uchte auf Meterspur sowie zwischen Wunstorf und Bokeloh auf Normalspur verkehrte. In der Einfahrt von Steinhude begegnete mir ein gemischter Güterzug mit Schmalspur- und auf Rollwagen verladenen Normalspur-Wagen, dem vor der Dampflok 27 der Triebwagen T58 vorgespannt war. In Steinhude setzte sich der T58 an das andere Zugende und verrichtete den Rangierdienst. Die Dampflok

Dampf und Diesel am Steinhuder Meer

fuhr mit dem vorderen Zugteil weiter in Richtung Bad Rehburg. Beim Triebwagen handelte es sich um den 1953 von der Bundesbahn übernommenen ehemaligen VT85.902, der in der Werkstatt der NWB auf Meterspur umgebaut worden war. Ein weiterer ehemals normalspuriger Triebwagen war T52, den ich, mit Förderturm und Windmühle im Hintergrund, bei Altenhagen als Zug Nr.4 mit zwei Schmalspur-Güterwagen auf der Fahrt nach Bad Rehburg aufnehmen konnte.

Eine weitere Reise führte 1962 in den Harz, den man von Süden her mit DB-Schienenbussen (VT95.9) in St. Andreasberg-West erreichen konnte. Die Triebwagen wendeten im Bahnhof unterhalb der Stadt, denn auf der am rechten Bildrand unter der Straßenbrücke erkennbaren Trasse war seit 1959 kein Zug mehr gefahren.



Am gleichen Tag rollt ein Güterzug mit Dampflok 27 und dem vorgespannten T58 in den Durchgangsbahnhof Steinhude ein.



Kräftig dampfend fährt Lok 27 wenig später mit dem vorderen Zugteil aus. Währenddessen hat der auf Meterspur umgebaute Triebwagen den Rangierdienst aufgenommen.



Am 11. Juni 1962 steht der Selbstbau-T01 der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn im Bahnhof Hornburg. Er bedient die kurze Strecke zum DB-Anschlussbahnhof Börßum.



Der 1960 von MAN für die SHE gebaute vierachsige Meterspur-Triebwagen VT14 ist am 13. Juni 1962 bei Stöberhai unterwegs.



Vor dem Lokschuppen in Hornburg präsentiert sich der 1956 bei MAN beschaffte moderne Normalspur-Schienenbus T12.

Diese Strecke der St. Andreasberger Kleinbahn nach St. Andreasberg-Stadt war 1913 als Zahnradbahn eröffnet worden.

Weiter östlich an der Südharzstrecke liegt Walkenried. Von dort aus führte die Südharz-Eisenbahn (SHE) bis Ende September 1962 den Personenverkehr nach Braunlage auf ihrer rund 24 Kilometer langen Meterspur-Strecke durch. Dafür war 1960 von MAN der auf Basis der zweiachsigen Normalspur-Schienenbusse entstandene vierachsige VT 14 beschafft worden. Vom Harz gelangte er 1963 zur Württembergischen Nebenbahnen AG und ist heute bei der Härtsfeld-Museumsbahn als T37 in Aufarbeitung. In Braunlage war damals noch die abgestellte Dampflok 57 zu bewundern, die 1925 bei Henschel als B'B1-Mallet-Lok entstanden war und 1930 auf die Achsfolge E mit Luttermöller-Endachsen umgebaut worden war. Als weitere Besonderheit der SHE ist noch zu erwähnen, dass sie bis 1945 die Strecke von Brunnenbachsmühle über Sorge nach Tanne bediente, wobei in Tanne Anschluss zur Rübeland-Bahn und in Sorge eine Verbindung zur Harzquerbahn bestand.

Eine ebenfalls von der Deutschen Teilung betroffene Bahn war die nördlich des Harzes verkehrende Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn (OWE), von deren Strecke zwischen Wasserleben in Sachsen-Anhalt und Börßum sieben Kilometer in der Bundesrepublik verblieben. Dort wurden Reisende in Triebwagen von Hornburg in das 4,4 Kilometer entfernte Börßum an der DB-Strecke Bad Harzburg – Braunschweig befördert. Dazu war der im Westen verbliebene T01 vorhanden, ein 1930 im Selbstbau aus einem Personenwagen entstandenes Unikat. In den 1950er-Jahren wurden zusätzlich MAN-Schienenbusse beschafft, wie 1956 der T12.

Seit 1967 reise ich oft in das hannoversche Wendland. Meine von dort stammende Frau führte mich nicht nur an das Ende meiner Zeit als Junggeselle, sondern auch an die Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn. Diese betrieb ihre 1911 eröffnete rund 17 Kilometer lange Strecke von Lüchow-Süd zur südöstlich gelegenen Hochfläche des Lemgow bis 1969. Für die dortigen Personenzüge war 1933 der dritte von der Waggonfabrik Wismar angefertigte



Ein VT95.9 der DB wartet am 10. Juni 1962 in St. Andreasberg-West auf Fahrgäste.

Im Bahnhof Lüchow-Süd sonnen sich am 16. Juni 1968 die Triebwagen T 141 und T 156 der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn.

Schienenbus der Bauart Hannover als SK 1 in Dienst gestellt und später als T 141 bezeichnet worden. Einmalig waren seine beiden jeweils stirnseitig auf dem Dach montierten Schiffsglocken, deren Klöppel vom darunterliegenden Führerstand aus per Seil angeschlagen wurden (siehe Bild unten). Heute befindet sich der restaurierte Triebwagen im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Ab 1953 hatte er Unterstützung durch den auch zur Beförderung von Güterwagen geeigneten vierachsigen T 156. Diesen hatten die Deutschen Werke Kiel 1926 als Benzoltriebwagen T 1 an die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn geliefert. Nach der Übernahme durch die DB als VT 85.900 bezeichnet, war er eng verwandt mit dem auf Seite 43 gezeigten T 58 der Steinhuder Meer-Bahn. Nach dem Einbau von Dieselmotoren bei der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn kam der Schlepptriebwagen dann nach Lüchow. □

Dr. Rolf Brüning



Mit einem Nahgüterzug rollt der als Schlepptriebwagen eingesetzte T 156 am heißen 1. Juli 1967 mit offenen Seitenfenstern bei Kolborn vorbei.



Dr. Brüning ist der einzige zahlende Fahrgast, die Dame die Gattin des Triebwagenführers.



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING

Im Endbahnhof Schmarsau verlässt der Eisenbahner am 16. Juni 1968 mit seiner Frau den Zug, um die Zeit bis zur Rückfahrt im gut bewirtschafteten Stationsgebäude zu verbringen.

Foto-Wettbewerb

In der Juni-Ausgabe des MEB riefen wir, anlässlich eines Artikels über Eisenbahn und Mohnblüte, zu einem Fotowettbewerb auf. Hier präsentieren wir den Gewinner.

Die Anzahl der eingesandten Fotos war beachtlich und hätte sicherlich jeden Botaniker erfreut, angesichts der vielen bunt blühenden Pflanzen. Unsere Anregung, auf Foto-Pirsch zu gehen und die Eisenbahn in Kombination mit tatsächlich blühenden Landschaften abzulichten, ist bei Ihnen gut angekommen.

Züge in leuchtend gelben Raps-Landschaften waren sicherlich das häufigste Motiv. Viele Aufnahmen zeigten aber auch blühende Obstbäume im Vorder- oder Hintergrund. Es gab stimmungsvolle Bilder von Weichenlaternen, die von Löwenzahn umkränzt waren, Geschwindigkeitstafeln, welche die Natur als Rankhilfe nutzte, und dem einen oder anderen gelang es auch, blühenden Mohn gemeinsam mit der Eisenbahn aufs Foto zu bannen.

Wir werden die Fotopunkte keinesfalls an DB Netz verraten, damit der Unkrautspritzzug nicht so manches Idyll zerstört.

Die endgültige Auswahl fiel nicht leicht, aber es musste ja einen Sieger geben. □

Stefan Alkofer



Gewinner ist der zwölfjährige Benedikt Alfter, der einen von 218 435 gezogenen Intercity bei Oberstdorf zwischen den gelben Blüten gekonnt in Szene setzte.



Der Siegerpreis: Eine V 200 von LGB.



Einen Sonderpreis erhält Christoph Möller-Titel. Er interpretierte unseren Fotowettbewerb auf einem seiner Module in der Spurweite TT.



Ebenfalls einen Sonderpreis verdient Willi Wormser für seine außergewöhnliche Perspektive auf einer gepflegten Parkbahn.



MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Eisenbahnutensilien wie Laternen, Zuglaufschilder, Fahrpläne, Bücher, Kursbücher, Monatsmagazine, Zugbegleiter, Städteverbindungen des In- + Auslandes der vergangenen Jahre ab ca. 1950, sowie Modellbahnsammlung der Spurweiten 1–2 nebst Zubehör aus Europa und USA. Listen bei Josef Kiefer, Eisgasse 23, 55278 Uelversheim. Tel.: 06249/803874 (von 12–16 Uhr), oder 06133/571880 (von 17–22 Uhr), mobil 0163/2943080.

Zahnräder, Stirnräder, Ritzel. Einzelanfertigung schnell, günstig, bis M1. www.shop.kkpmo.com.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Eigentums-RbD-Gattungs-Lokschild BR 57, Andreaskreuz, preuß. Neigungsanzeiger, Petr. Lampen, Lok-Ölkanne, DR-Dienstjacken, Dienstmützen Ep. 2, 1x ungetragen, gg. Gebot, möglichst Gesamtabn. Tel.: 03692318939 (nach 19 Uhr).

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.lok-doc-wevering.de

Eindrucksvolle Anlage 4 x 4 m H0 (Roco) und H0m (Bemo) zu verkaufen (u.a. brennendes Finanzamt und leichte Mädchen eingeschlossen) Fotos auf Verlangen. E-Mail: rainer@profdrludewig.de.

www.kleine-heile-welt.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkaufe umfangreiche H0- und Spur-1-Anlage aus Nachlass. Märklin, Roco, Fleischmann u.v.a. Angesammelt seit den 50er Jahren bis 2011. Bitte Listen anfordern unter: wernersliebe@gmx.de.

www.modellbau-chocholaty.de

N-Segmentanlage L-Form 386x200 cm, Flm.-Gleise, Märklin CS60214, digital, mit Neuteilen, gebaut 2011–15, von Modellbauer gestaltet, 12 Weichen, 3 DKW, 2 Loks, 1 Triebwagen, alle mit Sound, 5 Littfinski-Decoder, 19 Lampen, 15 Wagen, 140 Figuren, für alles existieren die OVP's. Beschreibung und Fotos schicke ich per Mail oder Post. Tel.: 06039/9287865, k.piscator@gmx.de.

www.modellmobildresden.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Märklin Dampflok Spur 1, 5713, 55 3964, DB, Einbau ESU-Sound-Dekoder sowie Schraubenkupplungen, Führerstand beleuchtet, fehlende Teile am Modell zugerüstet, Beleuchtung, Lok i. Wechsel, allg. guter Zustand, Anleitung, OVP. Wohnort Hamburg, Tel.: 040/65661100 (ab 19 Uhr), Selbstabholer, Verkaufspreis € 650,–.

Spur 1: KM1 BR 41 Ölversion, Ep. 3 mit Finescale Radsätzen Vitrinenmod., Preis VB. Gerne Tausch gg. Spur 0 BR 41 oder Ellok BR 103 von Lemaco oder Wunder oder BR 111 von Fulgurex. Tel. tagsüber 0711/20922081, mobil: 0175/5739648.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Sammlungsauflösung nicht gelaufener Spur-1-Modelle „Märklin": 55137 2-tlg. Triebwagen SVT 137; 5516 E-Lok; 5597 BR 38 Wannentender; 5811 Pers., Wagen-Set. 2021 Hübner Pers. Wagen, diverses Zubehör. Tel.: 04741/8535.

Sammlungsauflösung Spur I nicht gelaufener Modelle Märklin: BR 18 (54561) neuere Ausfg.; E 94 (3024) Hübner 1. Ausfg.; T 03 (55910); T 3 (5509) u. diver. Zubehör. Tel.: 04741/8535.

www.spur-0.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkaufe 28 WS-Strom-Loks. Liste per E-Mail unter viadukt2010@t-online.de.

www.modelleisenbahn.com

Uhlenbrock Intellibox mit Update 2.0 sowie ROCO Drehscheibe, beide neu, mit kpl. Zubehör u. Papieren. H0-2L-Rollmat., auch seltene Fzg. ROCO und FLM int. Güterwagen, alles kpl. neu, auch RÖWA Super-D-Zugwagen. Alle Fahrzeuge ungelaufen u. alle mit KK-Kulissenführung, originalverpackt, supergünstige Preise, Liste Bfm. 85 ct. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg. aj.blank@t-online.de.

www.zuz-modellbahn.com

www.augsburger-lokschuppen.de

www.1000Loks.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Limitierte MS-Handarbeitsmodelle Spur I, 0 u. H0. USA u. europ. Fahrzeuge. Alle mit Originalbox – alles Vitrinenmodelle. Tel.: 09172/407, 0171/2107126, info@schreinerei-halm.de.

Privater Modellbahnverkauf: Loks, Schienen, Waggons, Sondermodelle, Raritäten, Gebäude, Zubehör, Dekomaterial, alles für H0. Fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt unter **www.modellbahn-verkauf.de** oder Tel.: 02932/33884.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe: Roco 43030 Glaskasten € 100,– inkl. 4 Wagen; 43259 Württemb. 2025 mit den dazugeh. Schnellzugwagen 44096 beleuchtet € 250,–; Fleischmann 4094 BR 94 € 80,–, 4156 BR 56 € 80,–. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

www.mbs-dd.com

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

www.modelltom.com

www.modelltechnik-ziegler.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.d-i-e-t-z.de

www.jbmodellbahnservice.de

Sammlungsauflösung H0 Gleichstrom. Verkaufe Lokomotiven und Wagen von Fleischmann, Roco, Piko, Brawa, Märklin u.a. Alles im Originalkarton. Bitte Liste anfordern bei guenter.doering@gmx.de.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.hriem.de

www.menzels-lokschuppen.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise aus den 90er Jahren für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS 232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

www.dampfzug24.de

www.moba-tech.de

Verkaufe: Lufthansazug Lima neu OK € 145; Liliput Gleisstopfmaschine DB mit Antrieb neu OK € 155; Trix BR 74 neu OK € 155; Gützold BR 118 059 2 Streifen neu OK € 120; Piko BR 77 001 grün neu OK € 225; Rivarossi BR 96 Mallet-Lok neu OK € 275; Rivarossi BR 98 009 Meyer-Lok neu OK € 205; Roco Glaskasten Nr. 4514 grün neu OK € 185; Roco Mallet-Lok 71 505 neu OK € 155; Roco Mallet-Lok 4 Achsen neu OK € 165; Piko BR E 44 002 grau € 75; Piko BR 50 mit beweglichem Vorläufer € 130; Bildfahrpläne alle RBD Bezirke DDR zu verkaufen, Preis nach Vereinbarung. Tel.: 0385/5559076.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Roco: 63266 BR 01.5 Öl DR € 250,–; 63257 BR 93 DR € 120,–; 63356 BR 44 Öl DR € 270,–; Brawa KLV 53 u. KLA 03 DB € 140,–. Alles Vitrine, unbenutzt, Ep. 4 + Versand. Tel.: 0172/6497567.

www.modellbahnritzer.de

www.modellbahn-leisnig.de

www.puerner.de

Wir sind da!
Messe Erfurt – Halle 3
Stand 3-507
13. bis 15.01.2017
Neuheiten in TT, H0 und 0
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382
Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com

MODELLBAHN AUMILLER
www.naskapi.de
...auf über 220 qm! in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ....
Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!
Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau
online-shop: www.naskapi.de

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · ModellEisenBahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 4/2017: 06.02.2017

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Hobbyauflösung H0, ca. 30 Loks, 130 Waggons, 60 Autos, 40 Weichen, Signale, Gleise, Zubehör, Elektronik (DCC), fast alles ungebraucht, sonst max. 4 Betriebsstunden. Liste anfordern. Tel.: 0172/7937409 oder mesotec@t-online.de.

www.modellbahn-pietsch.com

www.suchundfind-stuttgart.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.spiel-hobby-Hank.de

Zu verkaufen (Märklin H0, alle fabrikneu): 26351 Adler 3 Wagen € 200; 37991 BigBoy Dampf € 400; 3300 Sonderserie Jubiläum digital Inhalt 2 Krokodile € 250; 29856 Inhalt 2 Güterzüge, Trafo, Control Unit, Gleise, Zubeh. € 300; 26750 Rheingold Dampflok mit 4 Salon- und 1 Gepäckwagen € 450. Märklin-Ersatzteilbuch (Ritter) 215 Seiten mit Bilder/Preisen; Märklin Bibliothek Serie 26 Bücher bestens erhalten (nur kpl.); Märklin-Buch H0 von Anfang bis H0 ges. 437 Seiten mit Bildern. Tel.: 09128/9250829.

www.modelleisenbahn-mammendorf.de

www.carocar.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

N 8-tlg. Hechtwg. Garnitur Roco (1 Pack-, 1 Post-, 1 Speise- + 5 D-Zugwagen) € 150,–. DR Eilzug-Garnitur Arnold (Lok BR 75 + 3 Eilzugwagen) € 180,–, alles neuwertig, in Originalverpackung. Tel.: 030/8153617.

Achtung Z-Liebhaber! Löse meine umfangreiche Sammlung auf! Start- und Zugsets, ca. 200 Loks, 2000 Wagen, Groß- und Kleinserie, Werbemodelle, viel Zubehör aller Art, auch Kataloge, Bücher, Vitrinen etc. Anfragen unter 0171/2393057.

Märklin Z, Mini Club, 1:220, Modellbahnsammlung. Auflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden. Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Limitierte MS-Handarbeitsmodelle Spur I, 0 u. H0. USA u. europ. Fahrzeuge. Alle mit Originalbox – alles Vitrinenmodelle. Tel.: 09172/407, 0171/2107126, info@schreinerei-halm.de.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.m.buechner@t-online.de oder Fax: 0421/259013.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Günstig! Uhlenbrock 20075 Trafo, 66200 Daisy Handregler, 2 Stück 63200 Power 2. Alles neu im Originalkarton. Zusammen € 150,–. Tel.: 0561/407616.

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Ca. 650 Modellbahn-Zeitschriften in neuwertigem Zustand, größtenteils kompl. Jahrgänge: 1980–2008. Ca. 65 Eisenbahn-Kataloge 1965–2004. Nur an Selbstabholer abzugegen. Liste vorhanden. Tel.: 06535/7049, allidenzer@web.de.

Ca. 37 Bücher Bahn, 46 Bücher Modellbahn, 6 Bü. Belletristik Bahn, ca. 140 Hefte Modellbahn (Plan.-Bau-Betrieb), Jahrgänge MIBA, MEB ab 2000, auch Loks, Wagen, Liste anfordern: mesotec@t-online.de oder Tel.: 0172/7937409.

3 DVDs (selbst produziert) über die IGE-Sonderfahrt „Umrundung der Ostalpen" gegen Unkostenbeitrag abzugeben. Letzte offizielle Fahrt von Hagen v. Ortloff als Mr. Eisenbahnromantik. Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil: 0172/3666774 (Mo.–Fr. ab 16 Uhr, Sa. + So. 9–20 Uhr), E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

www.bahnundbuch.de

Sammlungsauflösung: ca. 50 Bücher z.B. Die Saalbahn, Dt. Lokarchiv, Baureihe V 200.1 ... sehr viele Modellbahnbücher und -hefte, MIBA/MEB ab 2000. Liste anfordern: mesotec@t-online.de oder 0172/7937409.

12 Jahresbände MIBA als Buch gebunden, 1967–1978, verk. f. € 50,– plus € 10,– Porto/Verp. D. Birnstein, Holtenstr. 17, 32457 Porta Westfalica. Tel.: 05731/1531051 (abends).

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkaufe 90 Modellb.-Magazine, Märklin-Katalog 150 J. + Neuh. 2009. Liste anford. u. Preise auf Anfrage. H. Schulz, 78194 Immendingen, 0151/11062627.

Eisenbahn- und Modellbahnbücher, auch DDR, sowie ME 01/61 bis 12/10. EJ und MIBA einz. Hefte und EJ sowie MIBA Sonderhefte. Liste anf. J. Mühlberg, Carlsberger Weg 22, 06667 Weißenfels. E-Mail: Garten08@freenet.de.

GESUCHE
Dies + Das

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ebenso biete ich Ihnen an, Ihre Eisenbahn-Fachliteratur zu übernehmen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur 0 Drehgestellantriebe von Fa. AMZ, Albert Munz DA101-St21 für V 100 von Menne und DA130-St22 für V 160 von Lima. Tel.: 0170/2288669, E-Mail: marxmeier.md@gmail.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

www.vgbahn.de

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche H0e M+F, Panier, Bemo Lok BR 99.65-71 (sächs./württ. VI K) auch Minitrix-Fahrwerk, BR 99.63 (württ. Tssd) auch defekt/beschädigt, Schlechtlauf, Bausatz vermurkst. Tel. 07152/351530, hans-joachim.knupfer@t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Kleinanzeigencoupon zum Ausdrucken unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Modelleisenbahn gesucht, gerne große Sammlungen und Nachlässe! Mache auch gerne eine Bewertung Ihrer Sammlung, Spurgröße H0, freue mich über jeden Anruf. Tel.: 04408/806548.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

An- und Verkauf für Modellbahn in Magdeburg
www.lokomotivo.de
Modell-Eisenbahnen aller Größen, Zubehör, Modell-Autos
Keplerstr. 7a • 39104 Magdeburg • Tel.: 0391/5432456
Mo.–Fr. 10–18 Uhr • Sa. 10–13 Uhr

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Mä. 29142, Startpackung Dänemark mit Diesellok DSB DHG 700 orange roter Diagonalstreifen Basis 30881, auch Lok alleine anbieten. 02261/24142 (ab 12 Uhr).

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

NAG-Bus, 1:87, Ep. 2, m. 1-achs. Anhäng. u. Beladung m. Dr. Oetker Kuchen, Bausatz oder Fertigmodell. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin. Tel.: 030/65495199.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche „Modelleisenbahner" Jahrg. 2000–2015 preiswert zu kaufen. Nur Zusendung, keine Abholung. Angebote an Jens Drescher, Tel.: 03722/409823.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.modellbahnen-berlin.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Achtung! Dringend gesucht! Gestohlenes Dampflokmodell „Waldenb" G 3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigenbau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn. Tel.: 0041/562882205.

www.menzels-lokschuppen.de

MEC in München sucht Mitglieder zum Weiterbau an einer Großanlage in H0. Keine Mitgliedsbeiträge. Wir sind keine Vereinsmeier. Tel.: 089/8542331 bzw. 0151/70046114. Ihr Ansprechpartner ist Peter Knott.

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

URLAUB
Reisen, Touristik

Karwendel-Ausserfern-Zugspitzbahn. Alles von Grainau aus. Ferienhaus für 2 Personen, Schlafzi., Küche, Bad, gr. Wohnzi., Terrasse mit herrlichem Bergblick, ab € 50,–/Nacht inkl. GrainauCard. Tel.: 08821/74987, E-Mail: ferienhaus.regina-purwins@gmx.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

www.fewo-wildfeuer.de

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

4/2017 = 06. Februar
Erstverkaufstag 15.03.2017

5/2017 = 06. März
Erstverkaufstag 12.04.2017

6/2017 = 05. April
Erstverkaufstag 10.05.2017

7/2017 = 05. Mai
Erstverkaufstag 14.06.2017

8/2017 = 06. Juni
Erstverkaufstag 12.07.2017

9/2017 = 05. Juli
Erstverkaufstag 09.08.2017

10/2017 = 07. August
Erstverkaufstag 13.09.2017

11/2017 = 06. September
Erstverkaufstag 11.10.2017

12/2017 = 05. Oktober
Erstverkaufstag 08.11.2017

1/2018 = 06. November
Erstverkaufstag 06.12.2017

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de 22.01.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". Sa. 28.01.: 38871 Ilsenburg/Harz, Harzlandhalle. 29.01.: 08529 Plauen, Festhalle. 04.02.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

22.01.: Regensburg - Barbing, 10–14 Uhr, Modelleisenbahn- u. Automarkt in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 099512276, www.haasboerse.de.tl, manfred_haas1@aol.de

29.01.: 48. Modelleisenbahn- und Modellautobörse, 10–16 Uhr, in der Schulturnhalle des Leibniz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info-Tel.: 06897/4254, mec-igb@gmx.de, www.mec-igb.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen. 04.02.: Leipzig, Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14. 05.02.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. 12.02.: Stadtallendorf, Mehrzweckhalle, Am Bärenbach 2. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de

04.02.: Internationaler Kraichgauer Modellbahn-, Tausch- und Markttag, 10–16 Uhr, in der Elsenzhalle, 74889 Sinsheim. Info: Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V., Tel.: 07261/5809, Fax: 07261/9111190, www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

05.02.: Modellbörse, 10–17 Uhr, im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen e.V., in der Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bietigheim-Bissingen. www.efbbev.de

05.02.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

05.02.: Modellbahnbörse, im Schützenhaus, Maschweg 9, 38350 Helmstedt. Info: Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., G. Krebs, Tel.: 05352/6471 oder Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de

11.02.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242. www.freiburger-spielzeugboerse.de

12.02.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 25335 Elmshorn, Autoservice Mohr, Norderstr. 18–20. Info-Tel.: 040/6482273.

19.02.: Modellbahn-Tauschmarkt, 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle, 65760 Eschborn, Rathausplatz 36. Info-Tel.: 06196/482129 (M. Etzel), www.eisenbahnfreune-taunus.de

26.02.: 53. Göttinger Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen, -Autos und Zubehör, 10–16 Uhr, BBS II Göttingen, Godehardstraße 11, Nordeingang, www.eisenbahnfreunde-goettingen.de

26.02.: 25. Regenstaufer Modellbahnbörse mit Spur-1-Anlage, von 10–15 Uhr, Jahnhalle, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

05.03.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer 06246/9069847.

www.star-maerkte-team.de

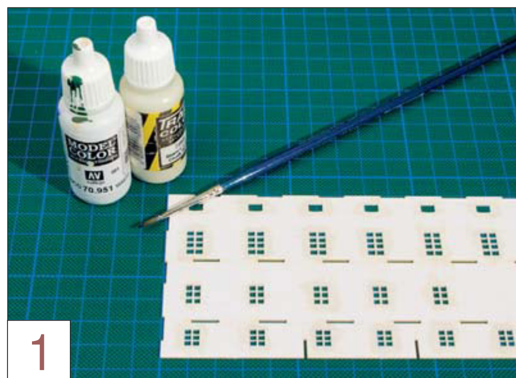
Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Wie beim großen Vorbild thront die Brauerei auf der Kuppe eines Berges. Das Ensemble wirkt kompakt, benötigt aber doch einiges an Fläche.

Zum 500-jährigen Bestehen des bayerischen Reinheitsgebotes für Bier kamen Bausätze der Brauerei Weihenstephan in den Baugrößen H0, N und Z aus Göppingen.

Nährberg

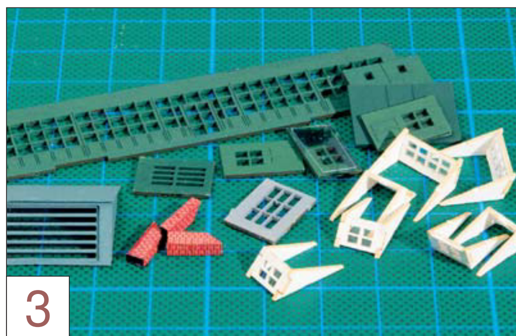
Meine Wahl fiel aus naheliegenden Gründen auf den Maßstab 1:160. Am Endpunkt einer Modulanlage wartete seit einigen Jahren der Deckel einer Wendeschleife auf die Gestaltung. Man wählt für solche Fälle oft eine Burg oder eine romantische Altstadt als Lösung. Für mich kam Weihenstephan wie gerufen, verbrachte ich auf dem sogenannten Nährberg in Freising doch einige schöne Ausbildungsjahre. Das „Bräustüberl“ der ältesten Brauerei der Welt – so bezeichnet sie sich selbst gerne, auch aus Gründen der Werbung – besuchte ich allerdings nur

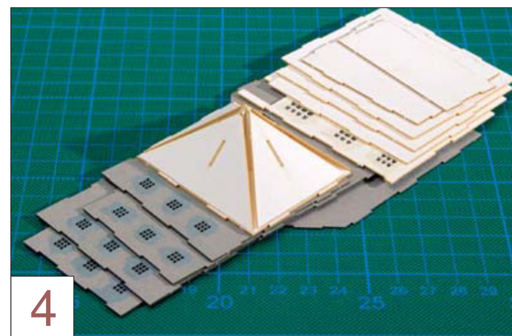


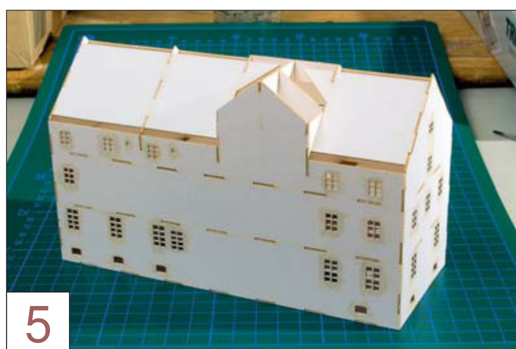
Vor dem Zusammenbau sollte Farbe ins Spiel gebracht werden: Gerade bei den Fenstern stören sonst die vom Lasern verbrannten Seitenflächen.

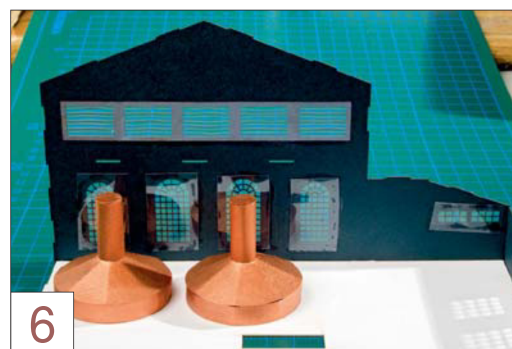


Einzelne Baugruppen können als Ganzes eingefärbt werden. Die Laderampe am Turmgebäude, wird betongrau gestrichen, das Geländer dunkel abgesetzt.


Einbaufertig: Dachgauben, Türen und Fenster sind ebenfalls eingefärbt, die Fensterfolien mit Alleskleber fixiert.


Um bei der Vielzahl der Bauteile den Überblick nicht zu verlieren, werden diese für die verschiedenen Gebäude zu Gruppen sortiert.


Der Rohbau steht. Wer eine (LED-)Beleuchtung wünscht, muss diese bereits vor dem Zusammenbau geschossweise einsetzen.


Die Sudkessel wird man nach dem Zusammenbau durch die Fenster erkennen. Sie werden daher mit kupferfarbenem Emaille-Lack gestrichen.

einmal. Andere Biersorten wurden und werden bevorzugt. Die Bekanntheit der Gastwirtschaft ist ungebrochen, täglich sind dort Gäste aus der ganzen Welt zu sehen, die den steilen Anstieg zum „Ursprung des Bieres" auf sich nehmen. Wer mehr zur Geschichte des Hopfengetränks wissen will, kann die Führungen und Veranstaltungen im dortigen Brauereimuseum buchen (www.weihenstephaner.de).

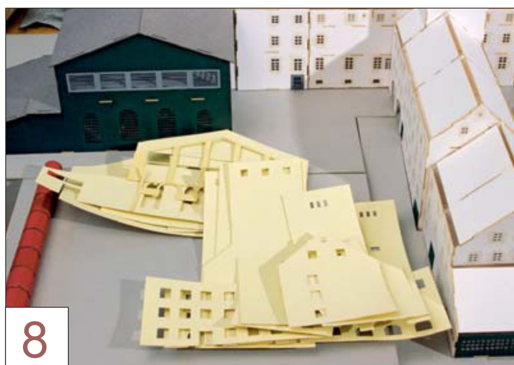
Keine leichte Aufgabe war es für den Konstrukteur und Hersteller Modellbau Laffont die verschachtelten und in verschiedenen Höhen angeordneten Gebäudeteile in einen vergleichsweise leicht zu montierenden Lasercut-Bausatz umzusetzen. Wegen der Größe des Ensembles wird dieser in zwei Teilen angeboten. Die im Bild links oben zu sehenden Gebäude im Vordergrund mitsamt den Bierlagertanks gehören zum zweiten Teil. Darin ist auch eine modernere Halle enthalten, die aber auf meinem „Nährberg" beim besten Willen keinen Platz mehr fand.

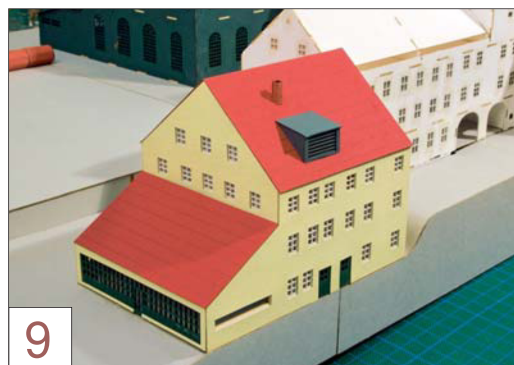
Wer sich für den Bau der Brauerei im Modell entschließt, der sollte, unabhängig von der Baugröße, eine gute Portion Zeit mitbringen. Zu empfehlen ist nämlich aus mehreren Gründen eine vorherige farbliche Behandlung aller Bauteile. Dadurch können zum einen die bei der Lasertechnik unvermeidbaren braunen Schmauchspuren an den Schnittkanten überdeckt werden. Zum anderen gelingt die Alterung von eingefärbten Teilen wesentlich besser. Unbehandelte Kartonteile würden sowohl flüssige wie auch pulverförmige Farben zu stark aufsaugen. Ein feindosierter Farbauftrag, wie er für realistische Verschmutzungsspuren nötig ist, wäre dann nicht machbar. Was den Farbauftrag anbelangt, so bestehen hierfür mehrere Möglichkeiten. Effizient ist sicher der Einsatz einer Airbrush-Pistole, sieht man einmal von der Reinigungszeit für die Gerätschaften ab.

Alle Kartonbauteile werden eingefärbt

Doch auch mit Pinseln unterschiedlicher Größe gelingen gute Ergebnisse. Ich hatte keine Lust auf Airbrush und verbrachte lieber einige gemütliche Stündchen mit Pinseln und Radio-Hören. Einige kleinere Baugruppen wie die Gauben, Kamine


Trotz vorheriger Abschätzung – nach dem Zusammenbau der Rohbauten prüft man doch besser, ob die Abmessungen der Brauerei mit dem vorgesehenen Einbauort zusammenpassen.


Das Einfärben geht weiter: Nun sind die dünnen Kartonteile für die Fassaden an der Reihe. Der leichte Verzug durch den einseitigen Farbauftrag ist kein Problem.


Das erste (fast) fertig montierte Gebäude wird mit den Rohbauten gruppiert. Solche Zwischenstopps sind bei der langen Bauzeit wohltuend.

oder die Laderampe wurden vor dem Einfärben montiert, ansonsten kamen die nach Gebäudegruppen sortierten Einzelteile nacheinander an die Reihe. Wegen der Vielzahl der Bauteile sollte man darauf achten, dass nichts durcheinanderkommt. Ich achtete daher während der ganzen Bauzeit auf sorgsam sortierte Bauteile-Stapel, da wegen des Einfärbens ein Ausschneiden aus den Kartonbögen streng nach der Reihenfolge der Bauanleitung nicht möglich war.


Aber eben nur fast fertig: Anschließend wurden am Bräustüberl alle Fensterläden angeklebt. Doch es warten noch die Nachbildungen der Blumenkästen auf den Einbau. Ohne Pinzette geht das alles nicht.

Leider liegen dem Bausatz keine Nachbildungen von Gardinen als Ausschneidebögen oder ganze Lichtschutzmasken bei. Ich habe daher übrig gebliebene Bögen aus anderen Bausätzen fotokopiert, passend ausgeschnitten und hinter die Fensterfolien geklebt – zumindest bei den meisten Gebäudeteilen. Bei dem Wohngebäude mit dem großen Turm habe ich es im Arbeitseifer tatsächlich vergessen. Ein nachträgliches Einsetzen ist nicht möglich, da in allen Gebäuden auch die Stockwerksböden nachgebildet sind. Das Auseinandernehmen bereits verklebter Gebäude (verwendet wurde leicht verdünnter Holzleim) würde zu irreversiblen Schäden führen. Daher muss man sich auch vor dem Zusammenbau schon dazu entschließen, eine Innenbeleuchtung vorzusehen oder eben wegzulassen. Aus haftungsrechtlichen Gründen steht in der Bauanleitung der Vermerk „nicht für den Einbau von elektrischer Innenbeleuchtung vorgesehen“. Die Verwendung von LED zur Illumination wird aber aus meiner Sicht nicht zum Abbrand der schönen Brauerei führen. In den Stockwerksböden sind Öffnungen zur Kabelführung vorgesehen.

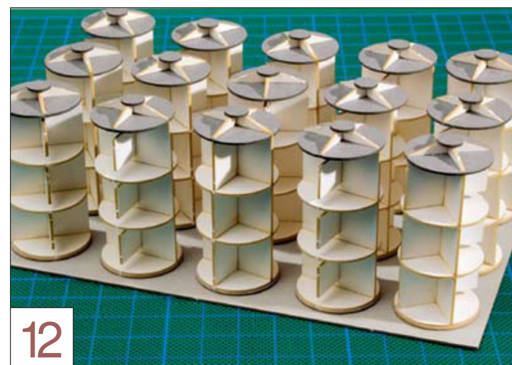
Die Frage der Beleuchtung muss vorab geklärt sein

In den Bausätzen sind auch die Unterbauten aus grauem Karton enthalten, welche die Höhenstaffelung der Gebäudeteile ermöglichen. Zur endgültigen Einbettung des Bausatzes in die Modell-Landschaft und zur Gestaltung der Freiflächen rund um die Brauerei sind jedoch noch viele Arbeitsschritte nötig. Ob diese alle gelingen, werden Sie in der Fortsetzung meines Bauberichts erfahren. ☐ *A. Bauer-Portner*

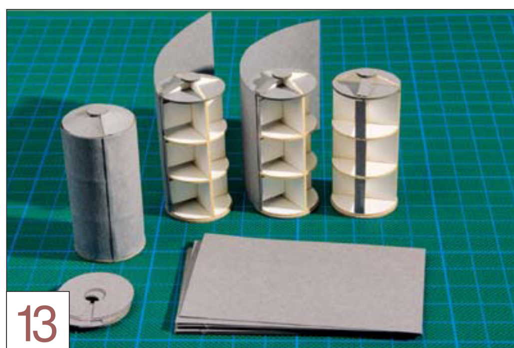

Alle Gebäude, auch die des zweiten Bausatzteils, sind weitgehend fertig und auf dem Deckel eines Wendeschleifenmoduls gruppiert. Die roten Dächer warten noch auf das Nachfärben.



Sehr aufwendig gestaltet sich die Montage der Bierlagertanks aus dem zweiten Bausatz-Teil. Nicht weniger als 255 Einzelteile erwarten allein dazu den Bastler, …



… denn schließlich sind 15 Lagertanks zusammenzusetzen. Hier stößt die Kartonbautechnik ein wenig an ihre Grenzen.



Die Baukörper werden mit strukturiertem, dünnem Karton umwickelt. Stöße sind dabei unvermeidlich, sitzen nach dem Einbau aber hinten.



Auch die filigranen Geländer bestehen aus Karton. Dank der sehr guten Passgenauigkeit lassen sie sich vergleichsweise einfach montieren.

FOTOS: BAUER-PORTNER

Die winzigen Preiser-Figuren machen es deutlich: Die Gebäude geben das Vorbild in Weihenstephan grundsätzlich maßstabsgerecht wieder.



„Jeder Bahnhof hat zwei Seiten ...“, sieht man von den beiden Stirnseiten ab. Die Straßenansicht sollte man jedenfalls nicht vernachlässigen.

Für den Bau von gepflasterten TT-Straßen gibt es viele Möglichkeiten. Eine davon ist die Verwendung vorgefertigter Kunststoff-Teile von Auhagen.

P(f)laste(r)-Straße

Passend zu den geraden und runden Pflasterstraßen von Auhagen sind im Jahr 2015 Bordsteinkanten und Rinnsteine erschienen. Sehr nützlich sind die ebenfalls in der Packung enthaltenen Kanaldeckel, ovalen Abdeckungen für Unterflurhydranten und Gullydeckel. Der Bausatz ist für TT und H0 konzipiert, die Verwendung für TT ist sehr gut machbar, da alle Teile detailliert gefertigt sind. Gerade die Gullydeckel weisen ein sehr feines Gitter auf. Die Rinnsteine sind konkav gewölbt, dadurch entsteht ein vorbildnaher Eindruck. Von diesen Rinnsteinen gibt es gerade und gebogene Varianten. Gerade letztere sind für die vorbildgerechte Gestaltung einer Einmündung oder Kreuzung unerlässlich, fordern vom Bastler aber ein klein wenig Aufwand.

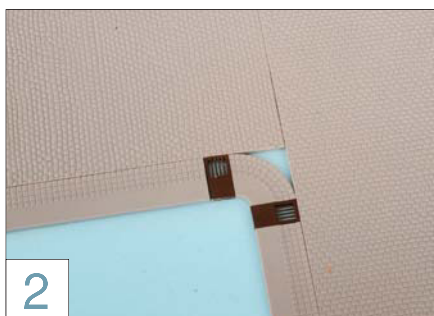
Da die Pflasterstraßen alle rechteckig ausgeführt sind, entstehen an Einmündungen Lücken, in denen die Pflasternachbildung fehlt. Die Kunststoffplatten müssen für Einmündungen deshalb angepasst werden. Dazu eignet sich die Glas-Schleifscheibe einer Mini-Bohrmaschine (zum Beispiel von Dremel). Beim Abschleifen sollte diese nicht zu schnell laufen, da der Kunststoff durch die Reibung schnell zu warm und weich wird. Ist die für das Bogenstück des Rinnsteins passende Rundung erreicht, werden die Kanten mit einer Feile gebrochen. Die Arbeiten werden an beiden Stirnseiten einer Pflasterplatte ausgeführt. Je nach Breite der Einmündung ist die Platte vorher entsprechend zu kürzen.



FOTO: BAUER-PORTNER



Die Auhagen-Packung enthält Bord- und Rinnsteine sowie Kanaldeckel, Abdeckungen für Unterflurhydranten und Gullys.



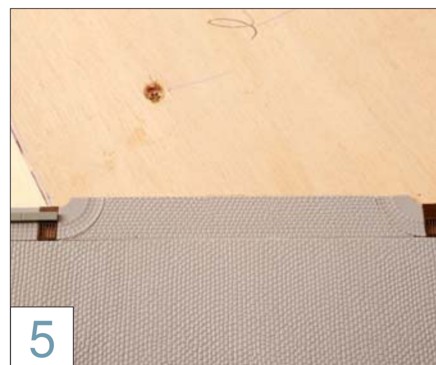
Da die Pflasterplatten gerade Kanten aufweisen, entstehen bei Einmündungen für gewöhnlich Lücken im Pflasterbelag.



Man fertigt daher exakt angepasste Füllstücke an. Zunächst werden die Rundungen mit einer Glas-Schleifscheibe ausgearbeitet.



Das Füllstück mit zwei passgenauen Rundungen wird mit einem Cutter in der richtigen Breite abgetrennt.



Nun passen die Teile für die Einmündung lückenlos zusammen. Sie können entlang der geraden Pflasterstraße angeordnet werden.



Die Auhagen-Platten müssen seitlich beschnitten werden, damit gerade Kanten in der Pflasterung entstehen.



Die Schnittkanten werden auf einem ebenflächig fixierten Schleifpapier begradigt. Die Platte wird dabei leicht schräg gehalten.



Nun klebt man die Rinnsteine ein. In regelmäßigen Abständen werden Gullys auf vorher abgedunkeltem Untergrund verlegt.

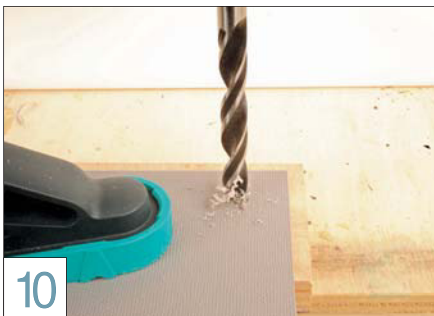
Sind die beiden Rundungen eingearbeitet, wird ein Streifen der Platte mit dem Skalpell abgeschnitten: am besten mehrmals und mit wenig Kraft, so entstehen saubere Schnitte. Das Pass-Stück kann nun an der Längsseite der Straße angeklebt werden. Die Auhagen-Pflasterplatten haben an den Längsseiten Kanten ohne oder mit verzahnter Struktur. Diese Kanten schneidet

Individuelle Pass-Stücke für Einmündungen

man in der oben beschriebenen Weise ab, bevor die Rinnsteine angebracht werden. Grate werden auf Schleifpapier, das auf einer ebenen Unterlage fixiert wurde, abgeschliffen. Dabei hält man die Platte leicht schräg, so dass an der Plattenoberseite eine spitze und dünne Kante entsteht, die eine formschlüssige Verbindung zwischen Rinnstein und Platte garantiert. Nun können Rinnsteine und, in gewissem Abstand, die Gullydeckel eingeklebt werden. We-



Als Abschluss der Pflasterarbeiten werden die passend zugeschnittenen geraden und abgerundeten Bordsteine aufgeklebt.



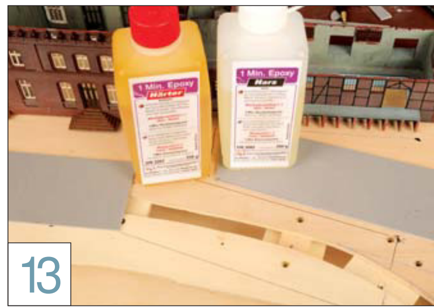
Für den Einbau von Kanaldeckeln sind Bohrungen in den Pflasterplatten nötig. Dazu verwendet man einen scharfen Holzbohrer.



Soll die Pflasterstraße leichte Bögen aufweisen, werden dazu dreieckige Segmente zurechtgeschnitten.



Bei komplizierteren Straßenformen sind viele Pflasterplatten-Stücke nötig, die exakt aneinander angepasst werden müssen.



Die Platten werden mit Zweikomponentenkleber auf dem Holzuntergund befestigt. Vorher wurden die Umrisse angezeichnet.

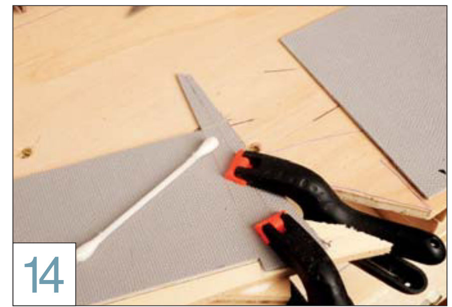
gen der durchbrochenen Gitter wird bei einem hellen Untergrund vorher dunkle Farbe aufgetragen. Abschließend klebt man die Bordsteine auf die Pflasterrinnen.

Etwas Aufwand erfordert auch das Einpassen der Kanaldeckel. Am einfachsten geht das mit einem scharfen Holzbohrer. Dieser sollte langsam laufen, damit der Kunststoff tatsächlich geschnitten wird. Es empfiehlt sich, mit einem kleineren Bohrer zu beginnen und sich schrittweise an den Enddurchmesser heranzuarbeiten. Die Kunststoffplatte fixiert man mit einer Zwinge auf einem Stück Holz und bohrt bis in die Holzplatte durch. Nach dem Brechen der Kanten mit einer Feile, wird der Kanaldeckel eingefügt. Die ovalen Unterflur-Hydranten werden in Bohrungen eingepasst, die nachträglich mit Hilfe einer Diamantfeile ihre ovale Form erhalten haben.

Gullys und Kanaldeckel werden eingepasst

Sollen die Rinnsteine und Bordsteinkanten im Bogen verlegt werden, sind zunächst die Pflasterstraßen als Kurve zu verlegen. Das wird dadurch bewerkstelligt, dass die Platten zu Dreiecken zerschnitten und Stück für Stück verklebt werden. An den überstehenden Außenkanten werden die Stücke nicht verklebt, um später noch Material abschneiden und so den Radius exakt einhalten zu können. Geklebt wird mit Zwei-Komponenten-Kleber. Heraustretender Klebstoff sollte gleich mit einem Wattestäbchen entfernt werden, ein Abschneiden nach dem Aushärten hat sich nicht bewährt.

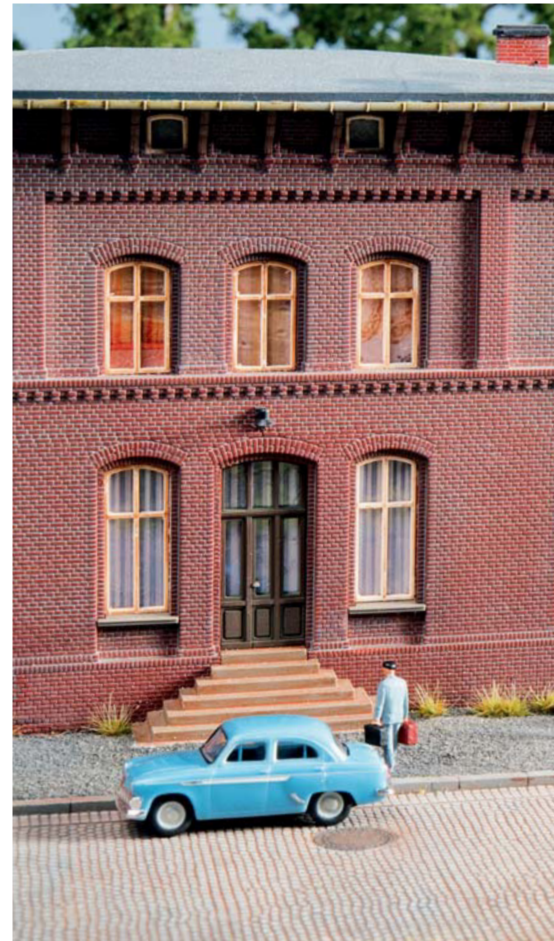
Ist alles verklebt, folgt die farbliche Behandlung. Insbesondere sollen damit die Fugen der Pflaster- und Rinnsteine hervorgehoben werden. Je nachdem, welches



Kleine Teile werden mit Klemmzwingen fixiert. Überschüssigen Kleber nimmt man gleich mit einem Wattestäbchen ab.

Füllmaterial zwischen den Pflastersteinen nachgebildet werden soll, eignen sich Farbtöne von Beige bis Dunkelgrau. Die ganze Straße wird satt mit Farbe eingestrichen. Nachdem diese gut trocken ist, wird sie, von der Straßenmitte ausgehend, mit 800er- oder 1000er-Schleifpapier auf den Pflastersteinen wieder entfernt. An Übergängen hilft ein Skalpell beim Abschaben.

Für die Fußwege wird ein Alsphaltbelag nachgebildet. Er entsteht aus sehr feinem Sand, der mit einem Sieb eingestreut wird.





15

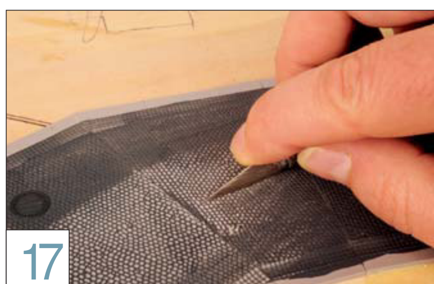
SInd alle Teile eingebaut, beginnt die farbliche Behandlung. Zunächst wird dunkle Farbe für die Pflasterfugen aufgetragen.

Fällt etwas auf die Straße, kehrt man es mit einem Pinsel in Richtung Straßenmitte, außerhalb der Reichweite des folgenden Schrittes. In den Sand wird nun, wie beim Einschottern von Gleisen, stark verdünnter Weißleim plus Fließmittel geträufelt. Nach dem Aushärten folgt ein dunkelgrauer Farbauftrag. Die verwendeten Farben stammen aus dem Sortiment von Gunze/Sangyo. Sie sind sehr fein, stark pigmentiert und im gut sortierten Modellbau-Fachhandel erhältlich. □ *Jens Braun/abp*



16

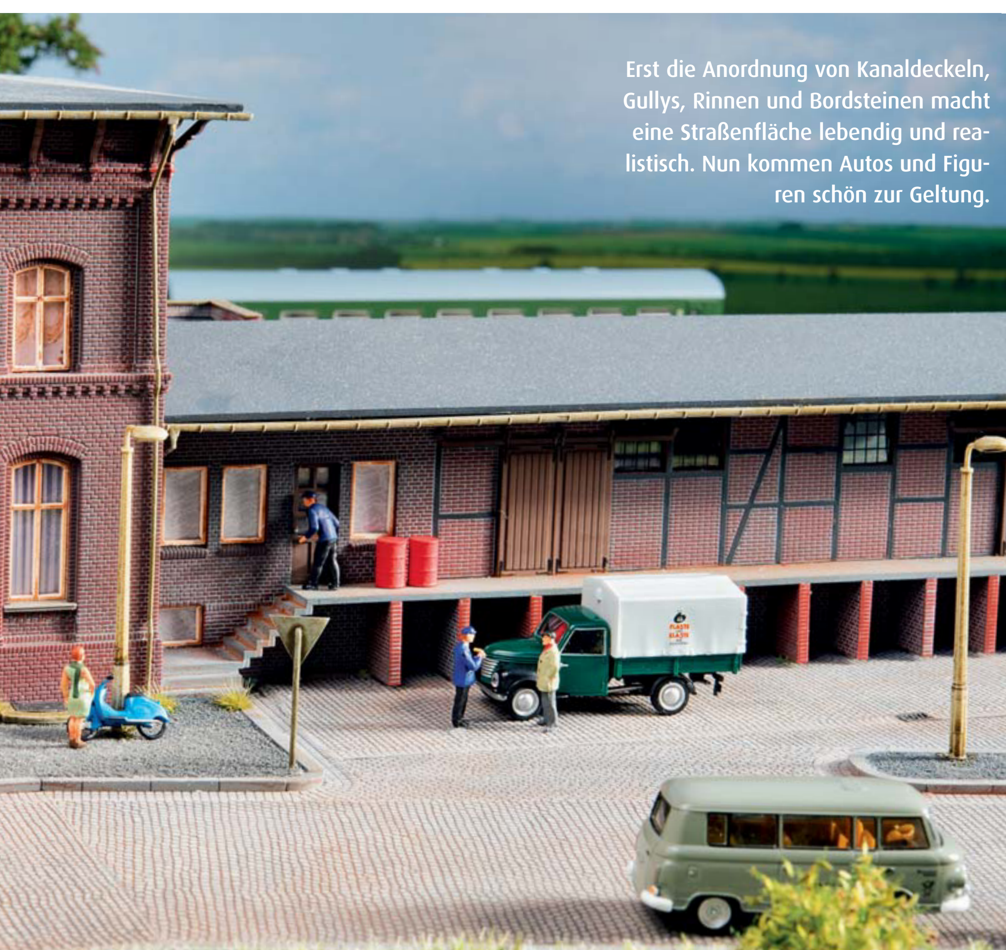
Ist diese durchgetrocknet, trägt man sie auf den Pflastersteinköpfen mit feinem Schleifpapier wieder ab.



17

An den Übergängen der Pflasterplatten hilft ein Skalpell beim Abschaben von überflüssiger Farbe.

FOTOS (17): JENS BRAUN



Erst die Anordnung von Kanaldeckeln, Gullys, Rinnen und Bordsteinen macht eine Straßenfläche lebendig und realistisch. Nun kommen Autos und Figuren schön zur Geltung.

FOTO: BAUER-PORTNER

Z wie Zirkuszüge

Früher, bevor es Fernsehen und Internet gab, wurde die Ankunft eines Zirkus in der Stadt oft sehnlichst erwartet. Einziges dafür in Frage kommendes Transportmittel: die Eisenbahn.

Manege frei!



VORBILDFOTO: LOTHAR WEBER

Der Zirkus Roncalli greift als einziger für seine Touren noch immer auf die Bahn zurück. Zum 40. Jubiläum im Jahr 2016 gab es sogar Dampftraktion.



FOTO: MANFRED BAASKE

Manfred Baaske ist ein großer Fan des Autobaus im kleinen Maßstab. Von ihm stammt die auf dem R-Wagen korrekt verzurrte H0-Zirkus-Feuerwehr.

Als Unterhaltung im Alltagsleben der Menschen noch rar war, hatte der Zirkus seine große Zeit. Besonders gegen Ende des 19. Jahrhunderts begannen die Plätze unter den Zelten rund um die Manege knapp zu werden. Der Zauber des Zirkus mit seinen Artisten, Clowns und wilden Tieren hatte die Menschen erfasst und begeisterte die Massen.

Doch wie den ganzen Tross von einem Aufführungsort zum anderen bewegen? Straßentransport wäre damals sehr schwerfällig und langwierig geworden. So hieß auch in diesem Fall die Lösung: Wir fahren mit der Eisenbahn! Mit der gleichen Geschwindigkeit, wie sich die Bahn entwickelte, nahm auch die Popularität des Reisezirkus zu. Durch Zufall erlebten dann Bahn und Zirkus auch gleichzeitig wieder den Verlust an Bedeutung.

Da ein Zirkus in der Regel seine eigenen Fahrzeuge für den Straßentransport besitzt, überwiegend aus Holz gebaute große Wohnwagen und geschlossene Materialwagen, genügt meist ein Verladen dieser Wagenkolonne auf geeignete Eisenbahnwaggons. Dafür kommen hauptsächlich Rungenwagen und sonstige Flachwagen zum Einsatz, die von den Bahngesellschaften bereit-



FOTO: HANNES ORTLIEB



Arnold produzierte vor gut 30 Jahren einen Transport des Zirkus Krone mit sehr frei interpretierten Fahrzeugen für die Spur N.

gestellt werden. Die Zirkustiere reisten in geeigneten geschlossenen Güterwagen mit. Die Anzahl der Waggons eines Zuges variierte dabei je nach Größe des Zirkus, derartige Fuhren erreichten in den besten Jahren der Manegenkultur aber oft 20 Wagen und bisweilen sogar mehr.

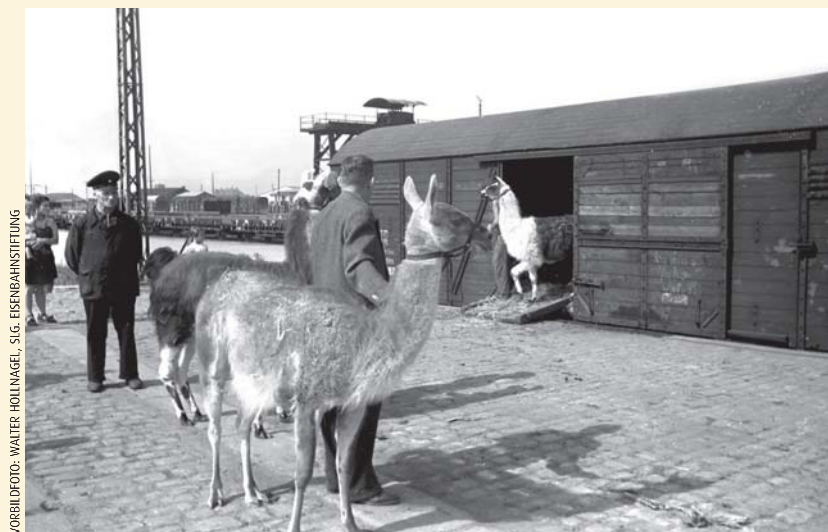
Nur für die größten Tiere im Zirkus, die Elefanten, existierten lange Zeit spezielle Güterwagen, zumindest beim Zirkus Krone. Dieser ließ 1925 bei der bekannten Waggonfabrik Rathgeber in München drei Elefantentransportwagen bauen. Diese über Puffer 14 Meter langen, zunächst weiß, später dann gelb lackierten Fahrzeuge erhielten in ihrer Mitte einen stark nach unten abgesenkten Längsträger, um den Dickhäutern eine angenehme Standhöhe während der Reise zu ermöglichen. Da asiatische Elefanten, die wegen ihrer guten Dressierbarkeit von den Dompteuren als Show-Tiere bevorzugt werden, bis zu vier Tonnen auf die Waage bringen und fünf davon mitfahren durften, wurde der Spezialwagen dabei durchaus mit

Auch der Zirkus ist heute auf der Straße unterwegs



Mit dem schon lange aus dem Programm verschwundenen, vierteiligen Roco-Set 44008 lässt sich ein Zirkuszug auch im Maßstab 1:87 nachbilden.

VORBILDFOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Lamas entsteigen einem geschlossenen Güterwagen bei der Ankunft des Zirkus Carl Hagenbeck in Heidelberg am 13. September 1951.

einigem Gewicht beansprucht. Erst 1999 wurde der letzte der bei der Bundesbahn als Bauart Hkko eingereihten Elefantentransportwagen außer Dienst gestellt. Zur gleichen Zeit endete mit der Stilllegung vieler Güterbahnhöfe und der damit einhergehenden Verladeproblematik auch der Zirkustransport auf der Schiene.

VORBILDFOTO: HENDRIK BLOEM



Derselbe Zug wie im ersten Bild. Die dynamische Kurven-Innenansicht lässt die Zusammensetzung des Roncalli-Zirkuszuges gut erkennen.





VORBILDFOTO: MANFRED BAASKE

75 Jahre standen die Elefantentransport-Spezialwagen des Zirkus Krone im Einsatz. Bemerkenswert ist der gekröpfte Längsträger des Fahrzeugs.



Im Maßstab 1:160 gab es bislang noch kein Modell des Spezialwaggons. Manfred Baaske hat dieses Kuriosum daher kurzerhand selbst gebaut.



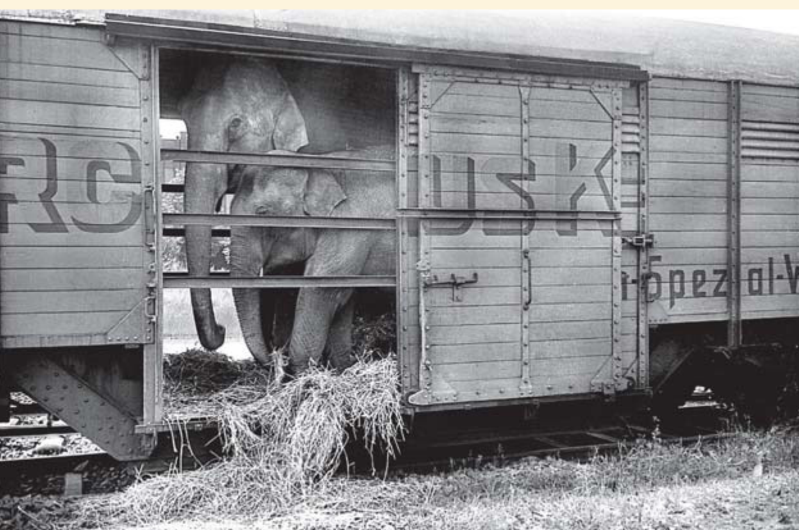
MODELLFOTOS (5): ALEXANDER BERGNER

Roco brachte unter der Art.-Nr. 47719 das einst in Zusammenarbeit mit Preiser konstruierte H0-Modell des Elefantenwagens auch einzeln heraus.

Roco ist es zu verdanken, dass es diesen Elefantenwagen auch für H0 gibt. In Zusammenarbeit mit Preiser wurden vor fast drei Jahrzehnten zwei unterschiedliche Zirkuszug-Sets nach Krone-Vorbild mit der Art.-Nr. 44008 beziehungsweise 44009 auf den Markt gebracht, wobei letzteres auch ein Modell des farbenfrohen Spezialwagens enthielt. Das Set mit den Zirkus-Wohnwagen erschien später als Wiederauflage mit der Beschriftung „Circus Williams".

Es gibt einige Modelle, aber vieles ist die reinste Fantasie

N-Freunde müssen sich dagegen mit einem fünfteiligen Arnold-Set begnügen, welches einst unter der Art.-Nr. 0152 erschien und kaum jünger als die angesprochenen H0-Modelle ist. Dazu kommt die sehr freie Umsetzung der Vorbilder: Der zweiachsige Planenwagen dieses Zuges etwa ist ein reines Fantasieprodukt. Auch einige thematische Ergänzungen von anderen Herstellern, wie die als Krone-Fahrzeuge beschrifteten Pferdetransportwagen der Gattung GGvwehs in den Baugrößen H0 und N von Fleischmann, entbehren jeder Vorbildgrundlage. Es ist daher höchste Zeit für neue Modelle nach authentischen Vorbildern. □ *A. Bergner*



VORBILDFOTO: FISCHER, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 23. Juni 1959 traf der Krone-Elefantenwagen im Güterbahnhof Köln-Nippes ein. Die Elefantenmutter mit ihrem Kalb mustert den Fotografen.



Immer wieder einmal kreiert die Modellbahn-Zubehörindustrie ergänzende Artikel zum Thema Zirkus. Hier sind zwei Brekina-Lkw für H0 zu sehen.

Die Baureihe 614 war eines der letzten bedeutenden DB-Fahrzeuge, von dem es noch kein zeitgemäßes H0-Modell gab. Dank Liliput hat sich dies nun geändert.

Popstar



Da staunt der Blockstellenwärter: Die Front des 614 wurde von Liliput sehr gut getroffen, nur die untere Schürze ist etwas breit geraten.

Viele Jahre mussten die H0-Modellbahner darauf warten. Jetzt können sie endlich einen maßstäblich umgesetzten Miniatur-Triebwagen der populären Baureihe 614 auf ihrer Anlage einsetzen. Angesichts der Auslieferung des neuen 614 von Liliput dürfte die Freude bei vielen Fans groß sein. Das Original überzeugte vor gut 40 Jahren in Form und Funktion (siehe Seite 36), doch trifft dies auch auf das Modell zu?

Schon beim Entnehmen des vorbildgetreu als Dreiteiler konfektionierten Modell-Triebwagens aus der praktisch gestalteten dunkelblauen Pappschachtel fallen die im Großen und Ganzen sehr gut gelungenen Proportionen auf. Sämtliche Knicke und Bögen des Vorbild-Wagenkastens finden sich auch am Modell maßgenau wieder.

Einzig die Frontschürzen sind wohl aus formtechnischen Gründen etwas zu breit ausgefallen. Das Dach weist eine feine Gravur der zahlreichen Versteifungssicken und Kuckucks-Lüfter auf. Die ebenfalls mit angeformte Zugbahnfunkantenne ist leider sehr bruchempfindlich. Die Außenwände besitzen nicht nur absolut passgenau eingesetzte Fenster, sondern auch präzise Nachbildungen der Schwenkschiebetüren samt ihrer winzigen Griffe. Ein Kompromiss ist die Nachbildung der Gepäckraumtüren: Diese sind, trotz gravierter Griffmulden, lediglich aufgedruckt. Sie sitzen auch ein wenig zu weit von der Front entfernt.

Orange, die Farbe der 1970er-Jahre

Der Grund dafür ist die unterschiedliche Ausführung der jeweiligen Vorbildserien (verschieden breite Gepäckraumfenster), und Liliput möchte offenbar beide Versionen des 614 mit nur einem einzigen Grundmodell nachbilden.

Während die Drehgestelle mit ihren freistehenden Sandfallrohren und der detailliert umgesetzten Luftfederung überzeugen können, darf man beim Wagenboden jedoch nicht allzu genau hinsehen: Gar zu schlicht wurden hier viele Aggregate und Leitungen nachgeahmt, was leider bereits aus der Seitenansicht auffällt.

Die Baureihe 614 im Maßstab 1:87 besitzt eine korrekt erscheinende Inneneinrichtung, die Sitze wurden sogar passend dunkelrot eingefärbt. Hinter einigen Fenstern wurden Gardinen aufgedruckt.

Überhaupt sind die Beschriftung und Lackierung tadellos ausgefallen. Das gilt sowohl für die hervorragend getroffene Pop-Farbgebung in Kieselgrau-Orange als auch für alle Anschriften, Fenster-Piktogramme oder Tank-Füllstandsmarkierungen.

Ein Muss für Freunde der Epoche IV

Der 614 verfügt über eine erst bei etwa drei Volt reagierende, dafür aber nicht zu helle LED-Spitzenbeleuchtung sowie per Schieberegler extra zuschaltbare Innen- und Führerstandsbeleuchtungen.



Das Gehäuse ist aufgeklipst und lässt sich leicht abnehmen, um einen Digitaldecoder und einen Lautsprecher zu installieren. Der Triebwagenboden ist leider nur recht sparsam detailliert.



FOTOS: ALEXANDER BERGNER

Interessant ist das schon ausgestorben geglaubte Konzept des reinen Drehgestellantriebes, welches für den 614 in moderner Form wiederbelebt wurde.

Die Antriebstechnik des Fahrzeuges ist gewissermaßen eine Reminiszenz an vergangene Modellbahnzeiten, denn anders als beim Original und vielen Modellen treibt keine Kardanwelle die Achsen an. Vielmehr sitzt der mit einer recht dünnen Schwungscheibe versehene Motor samt Getriebe direkt im jeweils vorderen Triebwagen-Drehgestell. Dennoch läuft das Modell relativ ruhig, nur beim Anfahren verleiten die beiden Motoren den 614 zu einem leichten Ruckeln. Die Stromabnahme über den ganzen Zug kann für Halteabschnitte aufgeteilt werden.

Trotz einiger Detail-Schwächen ist Liliput somit ein zeitgemäßes H0-Modell der Baureihe 614 gelungen. □ *A. Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Liliput
- **Bestellnummer:** L133151
- **Gehäuse/Rahmen:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Je ein Motor mit Schwungmasse sitzt im jeweils vorderen VT-Drehgestell
- **Haftreifen:** Vier
- **Gesamtgewicht:** 370 Gramm
- **Vmin (2,5 Volt):** 10 km/h
- **Vmax (12 Volt):** 160 km/h
- **Beleuchtung:** LED mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel Weiß-Rot, Innenbeleuchtung zuschaltbar
- **Schnittstelle:** 21-polig
- **Preis:** 337 Euro (UVP)

Design und Farbgebung betonen die schlanke Linie der Baureihe 614. Mit dem neuen H0-Modell gibt es nun endlich eine 1:87-Nachbildung dieses wichtigen Vorbilds in maßstäblicher Länge.



Mit der Vectron-Familie ist der Lokhersteller Siemens in die Erfolgsspur zurückgekehrt. Ein Stück von diesem Kuchen erhofft sich Märklin mit dem passenden neuen H0-Modell.

Kassenschlager aus Allach



Die Front der Parade-Lok von Siemens haben die Göppinger Formenbauer genau inspiziert und trefflich im Maßstab 1:87 umgesetzt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 36190
- **Gehäuse:** Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse treibt alle Achsen an
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 350 Gramm
- **V_{min} (Fs. 1):** 1 km/h
- **V_{max} (Fs. 28):** 207 km/h
- **Beleuchtung:** LED
- **Decoder:** mfx
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 219,99 Euro (UVP)

Bis vor wenigen Jahren schien es, dass Bombardier aus Kassel in Sachen Lokomotiv-Neubauten mit den Maschinen aus der Traxx-Familie uneinholbar in Führung liegen würde. Der zweite bedeutende hiesige Fabrikant Siemens hatte kein adäquates Konkurrenzmodell im Portfolio. Die Taurus-Lokomotiven besaßen zwar einen guten Ruf, waren aber vor allem für den Güter- und Regionalverkehr überdimensioniert. Auch die übrigen Typen der Eurosprinter-Familie wie ES 64 F (BR 152) und ES 64 F4 (BR 189) konnten sich nicht am Markt durchsetzen.

2010 bestellte der Lokvermieter Railpool die ersten sechs Exemplare einer neuen Plattform und gab damit den Startschuss für eine Erfolgsgeschichte. 2012



Noch verkehren die meisten Vectron-Loks europaweit im Güterverkehr. Sicherlich werden sie demnächst vermehrt auch vor Personenzügen anzutreffen sein.

rollten die ersten Vectron-Loks auf die Gleise. Seitdem kamen europaweit beinahe 400 weitere Exemplare hinzu.

Auch in Göppingen hat man die Zeichen der Zeit erkannt und präsentiert nun ein Vectron-Modell in den Farben des Erstbestellers „Railpool“.

Wie bei den meisten Märklin Produkten gilt es auch beim Vectron, den Formenbau sowie die Lackiererei zu loben: Die typische Front der 193 802 mit den charakteristischen Rippen, die der Lok ein katzenartiges Gesicht verleihen, wurde sehr gut getroffen. Auch die Gravuren am metallenen Lokkasten, an den Drehgestellblenden sowie an den Anbauteilen des Lokrahmens fallen positiv auf. Die absolut deckende, einschlussfreie und konturenscharfe Lackierung der eleganten Lokomotive unterstreicht das große Können der Göppinger auf diesem Gebiet. Auch die Dachleitung, obwohl aus Kunststoff, weiß zu überzeugen. Lediglich die Stromabnehmer wirken vereinfacht und zeigen beim Vergleich mit Vorbild-Fotos Defizite. Vor allem der silbrig glänzende Oberarm der Stromabnehmer wirkt zu schlicht. An dieser Stelle muss man für den Wechselstrom-Vectron jedoch eine Lanze brechen: Er wird von Märklin in der Produktlinie „Start-up für Erwachsene“ geführt und besitzt einen unverbindlichen Preis von 219,99 Euro. Für eine digitale Lok mit Sound ist das in heutigen Zeiten preiswert.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Das Innenleben ist weitgehend konventionell, abgesehen von dem Umstand, dass auch in Märklin-Modellen der Mittelmotor inzwischen eine feste Größe zu sein scheint.

Gute Qualität zu einem vertretbaren Preis

Die Fahreigenschaften des Vectron sind gut, lediglich der Antrieb ist bei Höchstgeschwindigkeit deutlich zu vernehmen und konkurriert dann akustisch mit dem Lautsprecher des Sounddecoders.

In der höchsten Fahrstufe erreicht der H0-Vectron 207 km/h. Angesichts der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h beim Vorbild ist das beinahe eine Punktlandung.

Mit einem Gewicht von 350 Gramm ist der Märklin-Vectron trotz des Metallgehäuses alles andere als übergewichtig, zieht aber dank zweier Haftreifen in der Ebene jeden vorbildgerechten Zug.

Der Ansatz, ein hochwertiges Einsteigermodell zu schaffen, ist mit dem Vectron auf jeden Fall gelungen. □ *Stefan Alkofer*

Mit der berühmten Baureihe 99^{23-24} der Harzer Schmalspurbahnen ist von Tillig eine wichtige H0m-Neukonstruktion, zunächst in einer Epoche-III-Variante, erschienen.

Babelsberg-Bolide

Mit der Wahl der Betriebsnummer traf Tillig für seine unlängst ausgelieferte Epoche-III-Variante der neukonstruierten 99^{23-24} eine gute Entscheidung, war 99 247 als inoffizielle Traditionslokomotive doch auch Mitte der 90er-Jahre vorübergehend wieder mit alter Nummer eingesetzt. Auch in diese Zeit passt das H0m-Modell also gut. 99 7238-1 als Epoche-V-Variante sowie die Einheitslok 99 222 als Formvariante werden bald folgen. Weitere Varianten, mit Ölfeuerung und anderen Anschriften, sind zu erwarten. In H0e soll der Fünfkuppler nicht erscheinen: Die Konstruktion sei nicht für noch engere Radien geeignet, so Tillig.

Die Tatsache, dass die Modelle der 84 und 95 in 1:120 und der Baureihen 99^{22} und 99^{23-24} in 1:87 Kuppelachsstände haben, die sich lediglich um 0,17 Millimeter unterscheiden, ließ die gemeinsame Entwicklung und die Verwendung gleicher Rahmen und Getriebe zu. Der Rahmen der neuen H0m-Lok ist daher wie bei den im MEB 3/2012 und 12/2016 vorgestellten TT-Modellen der 84 und 95 um eine vertikale Rotationsachse in Höhe der Zylinder beweglich. Zusammen mit den seitenverschiebbaren Kuppelachsen kann das Modell Gleisbögen mit minimal 310 Millimetern Halbmesser durchfahren. Die Stromabnahme erfolgt über Schleifer von allen Kuppelachsen, angetrieben werden die hinteren drei. Zwei diagonal versetzte Haftreifen garantieren ausreichend Zugkraft.

Tilligs Neuheit zeigt großen Detailreichtum. So sind etwa am Kessel bis auf wenige Ausnahmen alle Teile einzeln angesetzt. Lediglich die Strom- und Schmierleitungen sind sinnvollerweise angespritzt. Abweichend von den Vorserienmodellen wurden die Tritte und Aufstiegsleitern unterhalb des Umlaufs und der Rauchkammertür sowie der Rauchkammerträger



FOTO: SEBASTIAN KOCH

Das neue Tillig-Modell der Babelsberger Neubaulokomotive für Meterspurstrecken, einer Maschine aus den 1950er-Jahren, wurde von H0m-Bahnern sehnlich erwartet.



Am Führerstand sichtbar: präzise Anschriften, aber auch ein etwas zu kleines vorderes Fenster.



Nach wenigen Handgriffen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug, sind Schnittstelle und Antrieb bestens zugänglich.

FOTOS (3): BAUER-PORTNER

unter dem Kessel vorbildgerecht schwarz lackiert. Die Qualität des Formenbaus ist hervorragend: Alle Gravuren sind sehr präzise, Gussnähte kaum zu erkennen und die Passgenauigkeit der Einzelteile der modular aufgebauten Konstruktion ist bestens. Die Aufstiege unter dem Führerhaus wurden deutlich verkürzt dargestellt, obwohl sie auch mit maßstäblichen Abmessungen die Kurvengängigkeit des Modells nicht behindern würden. Bei den Bahnräumern fällt, verglichen mit dem Vorbild, ein zu steiler Winkel auf. Die Formgebung des (großen) Kohlenbergs hingegen ist gelungen, nur seine Passgenauigkeit im Kohlenkasten könnte noch etwas besser sein.

Die zuerst ausgelieferte Epoche-III-Variante als 99 247 (angeschriebenes Untersuchungsdatum: 10.6.66) weist gegenüber der angekündigten Epoche-V-Variante keine konstruktiven Anpassungen auf. Beispielsweise finden sich am Tender bügellose Anbaulampen und ein Aufsatzbrett, was erst ab den späten 1980er-Jahren verwendet wurde. Die erst seit etwa 1977 am Reglerdom befindliche Pfeife müsste an einem Epoche-III-Modell am Dampfentnahmestutzen vor dem Führerhaus sitzen, das Oberlicht mit Schutzgitter, welches Tillig mit einem feinen Ätzblech nachempfunden hat, kam bei der Baureihe 99^{23-24} hingegen schon ab etwa 1968 zum Einbau.

Vor allem im Fahrwerksbereich zeigt Tilligs Meterspur-Lokomotive einige Vereinfachungen. So endet eine beim Vorbild in den Ausgleichsbehälter des Mischvorwärmers führende Leitung auf der Heizerseite unvermittelt unter der Speisepumpe; andere Teile wie Heizdampfleitungen, untere Sandfallrohre, Fangbügel der Treibstangen oder Zylinderentwässerungen fehlen. Dagegen punkten die feinen Nachbildungen der Räder mit korrekten Speichenzahlen, „Schwimmhäuten" und der richtigen Anordnung der Gegengewichte. Die Steuerung sowie die Treib- und Kuppelstangen sind äußerst filigran und auch in ihrer Farbgebung rundum gelungen. Mit einem Tupfen roter Farbe auf den Stirnseiten der Achsen ließe sich die Wirkung des Fahrwerks weiter verbessern.

Bei Testfahrten verhielt sich 99 247 dank identischer Fahrwerke genauso wie die Tillig-Modelle der 84 und 95. Der Motor drehte zwar bereits bei unter zwei Volt, scheiterte aber zunächst am Getriebewiderstand. Dieser war (auch nach langem Einfahren) erst bei 5,6 Volt überwunden und das Modell fuhr unsanft mit umgerechnet 28 km/h an. Nun konnte man bis etwa 4,4 Volt abregeln, so dass sich die Lok mit immerhin noch 14 km/h bewegte. Bei weiterer Reduzierung der Spannung blieb sie stehen. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds (40 km/h) war aufgrund einer zu geringen Getriebeuntersetzung schon bei 6,2 Volt erreicht. Bei Nennspannung erreichte die kleine 99 247 mit umgerechnet 101 km/h daher beinahe das Doppelte der NEM-Toleranz.

Optimales Fahrverhalten mit Digitaldecoder

Eine digitale Optimierung des Fahrverhaltens scheint also geraten. Ein Digitaldecoder ist mit geringem Aufwand einzusetzen: Nach dem Abziehen von Führerhaus und Kohlenimitation nach oben ist die Next18-Schnittstelle zugänglich. Für eine Ausrüstung mit Sound ist der Bereich unter der Leiterplatte vorgesehen.

Mit „CV 5 = 57" und „CV 6 = 30" ist die Geschwindigkeit über alle Fahrstufen gut regelbar und der Maximalwert entspricht dem Vorbild (getestet mit einem ESU LokPilot micro V4.0). Das Langsamfahrverhalten ist mit Standardwerten akzeptabel, aber etwas ungleichmäßig. Mit einer vorsichtigen Anpassung der Motorparameter lässt sich das Zucken etwas kompensieren: Mit „CV 52 = 20" zeigte unser Testmodell schließlich ein gutmütiges und auch in den unteren Fahrstufen relativ gleichmäßiges Fahrverhalten. Das viel zu helle Licht der Laternen wirkt, mit „CV 262 = 1" und „CV 270 = 1" maximal gedimmt, wesentlich vorbildgetreuer.

Der Preis – fast 70 Prozent über der TT-95 – erscheint üppig. Er sei jedoch, so Tillig, im Hinblick auf die geringeren Stückzahlen der Schmalspurmodelle und die Schaffung finanzieller Grundlagen für künftige Entwicklungen notwendig. In Relation zu weit teureren Kleinserienmodellen ist er zu verschmerzen. Man erhält dafür eine solide Nachbildung der bekannten Harz-Lok, die vor allem in ihrer gelungenen Gesamtwirkung und durch einen präzise hergestellten, detailreichen Aufbau überzeugt. Mit diesem Modell steht nun endlich eine echte Harzer Streckenlokomotive in H0m zur Verfügung. □ *Olaf Haensch*



Zahlreiche Details und ein exakter Formenbau sorgen dafür, dass die Lok auch im Anlagenbetrieb ohne Zurüstteile zu gefallen weiß.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Bestellnummer:** 02925
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse über Schnecken-Stirnradgetriebe auf drei Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 151 Gramm
- **V_{min} (4,4 Volt):** 14 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 101 km/h
- **Schnittstelle:** Next18
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails, Kolbenstangenschutzrohre, Bahnräumer
- **Preis:** 419,90 Euro (UVP)

Die Mailänder Edelschmiede ACME hat sich der italienischen Baureihe E.652 angenommen und eine höchstinteressante Maschine in der Spurweite H0 umgesetzt.

Der Tiger

Man könnte glauben, der italienische Modellbahnhersteller ACME würde sich, wenn man das neue Modell der FS-Baureihe E.652 ansieht, bei einheimischen Modellen besonders viel Mühe geben. Dass dem nicht so ist, beweisen die Modelle etwa von deutschen Lokomotiven, die sicherlich zum Besten gehören, was der Markt zu bieten hat. Aber mit der E.652 wollten die ACME-Macher offensichtlich die Messlatte noch einmal ein Stück höher legen. Kaum ist die Lok der Blister-Verpackung entnommen, fällt der Blick zunächst auf das Dach, das respektvolles Staunen erzeugt: Fein geätzte Gitter liegen dort über den Bremswiderständen. Authentische gelb und rot eingefärbte Dachleitungen wirken wie Eye-Catcher. Zwei filigrane Stromabnehmer zieren die beiden Lokenden. Die Faszination lässt beim Betrachten des Lokgehäuses nicht nach: Feinste durchbrochene Lüftergitter, sensibel gravierte Sicken, akkurat eingesetzte Fenster mit sauber ausgelegten Rahmen und Gummidichtungen sowie der insgesamt perfekt wiedergegebene Habitus des Vorbilds setzen Maßstäbe. Die Drehgestellblenden sind ebenso detailreich und zeigen eine schöne Tiefe. Auch die Pufferträger mit dem auffälligen, gelb-schwarz-gestreiften Bahnräumer wirken sehr realistisch.



Die feinen Schutzgitter über den Dachwiderständen der E.652 062 sind eine wahre Augenweide.

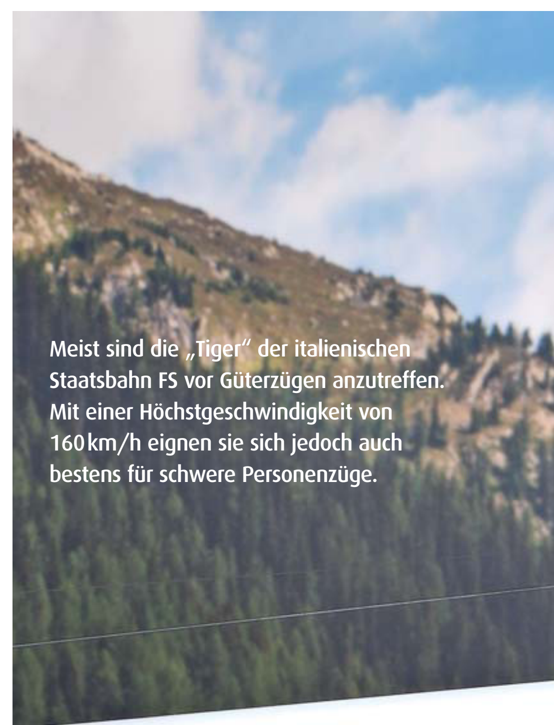
Der außerordentlich gute äußere Eindruck wird noch durch die perfekte Lackierung mit gestochen scharfen Trennkanten und eine ebenso sorgfältige Bedruckung verstärkt. Sollte es den einen oder

H0-Lokomotive auf höchstem Niveau

anderen kleinen Mangel am ACME-Modell der E.652 geben, so dürften ihn wohl nur Experten entdecken.

Mit dem 1:87-Modell der E.652 hat ACME eine wichtige italienische Baureihe des ausgehenden 20. Jahrhunderts nachgebildet. Die kantigen und bulligen Sechsachser sind überwiegend in Norditalien, auch auf der Brenner-Route (siehe Titelgeschichte), anzutreffen. Sie stellen äußerlich nahezu identische Weiterentwicklungen der Baureihen E.632/633 (Tigre) dar und wurden zwischen 1989 und 1996 in 176 Exemplaren gebaut. Ihr Einsatzgebiet ist vorrangig der schwere Güterverkehr, wofür die sechsachsigen Lokomotiven mit drei Drehgestellen (Achsfolge B'B'B') und einer Dienstmasse von 106 Tonnen geradezu prädestiniert sind. Die Gleichstrom-Maschinen tragen den Spitznamen „Tigrone" (großer Tiger), den sie in Gestalt eines kleinen Logos an der jeweils türlosen Führerstandsseite auch zeigen. Sie gehören zu den drei Tierlokomotiv-Baureihen der italienischen Staatsbahn FS, zu denen auch die E.444 „Tartaruga" (Schildkröte) und die E.655/656 „Caimano" (Kaiman) zählen.

Die Qualitäten einer schweren Güterzuglok erfüllt das 553 Gramm wiegende



Meist sind die „Tiger" der italienischen Staatsbahn FS vor Güterzügen anzutreffen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h eignen sie sich jedoch auch bestens für schwere Personenzüge.





FOTOS: RAINER ALBRECHT

Unter dem seitlichen Führerstands-Fenster ist der namensgebende springende Tiger zu erkennen.

H0-Modell problemlos. Vorbildgerechte Frachtzüge zieht die ACME-E.652 klaglos über die Testanlage, auch wenn das mittlere Drehgestell im Gegensatz zum Vorbild nicht angetrieben ist und ziemlich frei beweglich mitrollt. Zwei Haftreifen erhöhen die Zugkraft.

Wie man ein Getriebe richtig auslegt, zeigt ACME: Bei nur 1,3 Volt fährt das analoge Modell mit nur 2 km/h sanft an und erreicht bei der NEM-Normspannung von zwölf Volt fast vorbildgerechte 144 km/h. Auch die Geräuschentwicklung ist bei Höchstgeschwindigkeit mäßig und kaum lauter als das Schienengeräusch. Das analog bereits sehr gute Fahrverhalten kann digital noch etwas verbessert werden. Eine 21-polige Schnittstelle liegt vor, und auch für einen Lautsprecher ist Platz vorhanden. Das LED-Spitzenlicht wirkt stimmig.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ACME
- **Bestellnummer:** 60490
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse treibt die beiden äußeren Drehgestelle an
- **Gewicht:** 553 Gramm
- **V_{min} (1,3 Volt):** 2 km/h
- **V_{max} (12 Volt):** 144 km/h
- **Beleuchtung:** LED
- **Decoder:** 21-polig
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 244 Euro (UVP)

Mit der E.652 hat das ACME-Team erneut gezeigt, was im H0-Großserienbau heutzutage möglich ist. Mit einem Preis von deutlich über 200 Euro für das Analogmodell ist die E.652 kein Schnäppchen, aber jeden Euro wert. □ *Stefan Alkofer*



Ein Schmuckstück für TT-Bahner: Gützolds 65.10 überzeugt nun nicht nur durch äußerliche Perfektion, sondern auch durch digitale Qualitäten.

Die TT-Ausführung der erfolgreichen und beliebten DR-Neubau-Tenderlok der Baureihe 65.10 erfährt bei Gützold eine technisch überarbeitete Neuauflage als Soundmodell.

Laut und stark

Wer die 65.10 im Einsatz erlebt hat, zuletzt etwa in Form der 65 1049, wird die krachenden Auspuffschläge während der rasanten Anfahrten noch in guter Erinnerung haben. 95 Stück der Neubau-Personenzugloks fuhren einst über die DR-Gleise, häufig vor langen Doppelstockzügen, doch später auch im Güterzugdienst.

Für den TT-Modellbahner ist die 65.10 wegen der universellen Einsatzmöglichkeiten fast ein Muss. Gützold war daher gut beraten, sein beliebtes und gelungenes Modell wieder auf den Markt zu bringen.

Das Modell der 65 1005 ist laut den einwandfrei lesbaren Anschriften im Bw Halle P beheimatet, das Untersuchungsdatum lautet „10.1.66“. Für eine Reichsbahnlok nicht unüblich, besitzt sie nur ein Zweilicht-Spitzensignal. Die hinter klaren Kunststoff-Einsätzen eingebauten warmweißen LED wirken in der Leuchtkraft realistisch. Die gesamte Modellausführung gibt keinerlei Anlass zur Kritik. Das in gut abgestimmtem Rot-Ton gehaltene Fahrwerk überzeugt durch sehr feine Radsätze und eine filigrane Steuerung. Aufbauten und Kessel glänzen mit einer Vielzahl von angesetzten Leitungen und Bauteilen sowie scharfkantigen Gravuren.

Neu ist die technische Ausstattung der 65: Die Platine besitzt eine Next18-Schnittstelle und ist damit für den Einbau aktueller Decoder mit großem Funktionsumfang gerüstet. Ein Pufferkondensator sorgt für unterbrechungsfreie Fahrt und einen Soundgenuss ohne störende Aussetzer. Unser Testmodell ist mit Zimo-MX618-Decoder und Henning-Sound optimal ausgestattet. Der Modellbetrieb bereitet so reine Freude. Die ohnehin glänzenden Fahreigenschaften des Modells kommen im Digitalmodus erst richtig zur Geltung. Matthias Henning hat für sein Soundprojekt keine Mühen gescheut und auch Kleinigkeiten berücksichtigt. So ist beim Anfahren nach einem Fahrtrichtungswechsel auch das Quietschen der Steuerung beim Umlegen zu vernehmen. Drei Pfeifen-Varianten mit herrlichem Nachhall und absolut realistische Fahrgeräusche, beispielsweise beim Zurücknehmen des Reglers, machen das Spiel zum Vergnügen und den Preis angemessen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Modellumsetzung und Fahreigenschaften; überzeugende Digitalfunktionen*

KONTRA: –

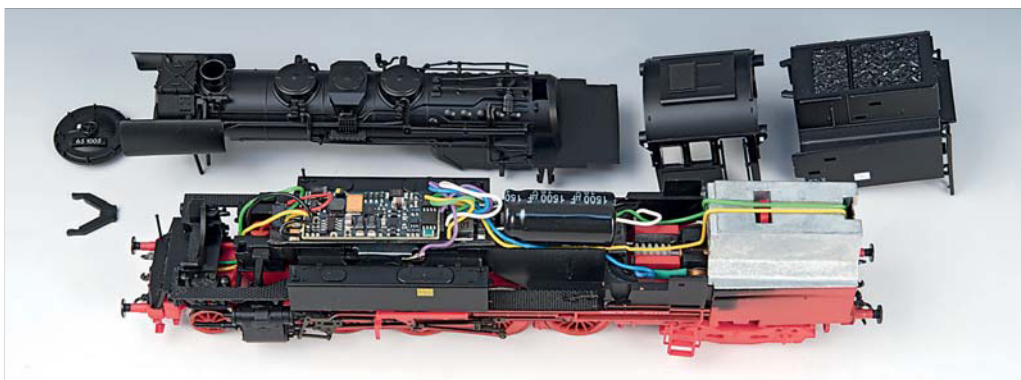
BESTELLNUMMER: *72084*

PREIS: *405 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Platine, Sounddecoder und Pufferkondensator sind neu. Der Lautsprecher liegt zwischen den Wasserkästen.



Einsam und allein: Den VT 4.12.01 oder 173 001 gab es nur einmal. Die neuen N-Modelle von KRES werden sich wohl zahlreicher verbreiten.

Auch Exoten haben ihre Daseinsberechtigung im Modell, insbesondere bei interessanten Vorbildern. KRES bringt den DR-Einzelgänger VT 4.12.01 nun als digitales N-Modell mit vielen Funktionen.

Bautzener Hoffnungsträger

Das „Ferkeltaxi" stand Pate: Bei der Entwicklung eines vierachsigen Leichttriebwagens konnte die DDR-Schienenfahrzeugindustrie auf viele Bauteile des VT 2.09.0 (171.0) zurückgreifen. Nach nur einem Jahr Entwicklungszeit zeigte sich der neue Hoffnungsträger – man dachte auch an den Export – 1964 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Ein Jahr später folgte ein modifiziertes zweites Muster, doch dabei blieb es. Die beiden Einzelgänger waren, abgesehen von Stillstandzeiten wegen zahlreicher sogenannter Kinderkrankheiten, im Bereich Cottbus eingesetzt und wurden noch in den 1970er-Jahren ausgemustert.

Nach den TT-Modellen erschien nun die Verkleinerung im Maßstab 1:160 und damit das zweite N-Modell von KRES. Sowohl die Ursprungsversion im Messe-Lack als auch die späte Ausführung der 70er-Jahre mit blauem Rahmen sind zu haben. Die Modelle sind sehr sauber lackiert und tadellos bedruckt, so dass auch kleinste Anschriften unter der Lupe lesbar sind. Das Gehäuse und der Fahrzeugboden sind scharfkantig graviert, die Fenster exakt eingesetzt. Auch die akkurate Einfassung der Lampen verdient Lob.

Der Triebwagen wird im Gegensatz zum Vorbild nur über ein Drehgestell angetrieben, der flache Motor sitzt mittig unter der angedeuteten Inneneinrichtung in der Bodenwanne. Ein Radsatz ist mit Haftreifen bestückt. Die Fahreigenschaften des Digital-Modells sind sehr gut, von der langsamen Kriechfahrt bis hin zur angemessenen Höchstgeschwindigkeit. Das Fahrgeräusch ist dabei nicht zu laut.

Die Digitalplatine mit fest eingebautem Decoder ist unter dem Dach untergebracht und sorgt auch für die Innenbeleuchtung des Modells. Die Kabelzuführung bleibt hinter dem Toilettenfenster versteckt. Wie bei KRES üblich, sind die digital ansteuerbaren Beleuchtungsfunktionen umfangreich: Neben dem separat schaltbaren Spitzen- und Schlusslicht sind auch der Innenraum und die beiden Führerstände sowie die Toilette getrennt auszuleuchten. Beim Einschalten flackert die ab Werk nachgebildete Neonbeleuchtung auf. Die sehr umfangreiche Bedienungsanleitung zum FlexDec-Decoder erklärt, wie sich auf diverse Weise die Beleuchtungsfunktionen noch individuell anpassen lassen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierte Ausführung; Lackierung und Bedruckung; umfangreiche vorbildgerechte Beleuchtungsfunktionen*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *N1731D*

PREIS: *274,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▲



Trotz des vergleichsweise schlichten Vorbildes lassen sich eine Menge Details entdecken. An der Front sind Kupplungsimitationen eingesteckt.



Das orientrot lackierte Modell ist als 120 140 beschriftet und gibt einen frühen DB AG-Zustand gegen Mitte der 1990er-Jahre wieder.

Nachdem die Vorserien-120 der Bundesbahn fast schon zum Märklin-Klassiker avanciert ist, wurde auch die Serienausführung für H0 umgesetzt. Die kleine 120 ist dabei so konsequent digital wie ihr großes Vorbild.

Drehstrom in Serie

Noch immer hat sie nicht den nötigen Platz in der Eisenbahngeschichte erhalten, dabei gab es seit Einführung der Heißdampflok keine ähnlich große Bahntechnik-Revolution mehr: Die Rede ist natürlich von der Baureihe 120, der Drehstrom-Pionierlokomotive schlechthin. Immerhin hat Märklin das Potential dieser auch optisch ansprechenden Elektrolok erkannt.

Das aktuelle Vollmetall-Modell erscheint nun erstmals in der orientroten Ursprungsfarbgebung, höchste Zeit also für eine MEB-Probefahrt. Um es gleich vorweg zu nehmen, an dieser zeitgemäßen Märklin-Miniatur gibt es grundsätzlich nichts auszusetzen. Die Göppinger haben alle relevanten Unterschiede zu den Vorserienmaschinen berücksichtigt, etwa die im Lokrahmen eingelassenen Sandeinfüllstutzen, die andersartige Anordnung der Unterboden-Aggregate und die geänderten Führerstandsaufstiege.

Der Lokkasten wurde dabei komplett aus Zinkdruckguss gefertigt und weist gestochen scharf gravierte Konturen auf. Die Proportionen werden bis hin zur Lokfront perfekt wiedergegeben. Die weitgehend vollständigen Dachleitungen wurden aus stabilem Metalldraht gefertigt, der Hauptschalter ist sogar zweifarbig ausgeführt worden. Auch die modernen Einholm-Stromabnehmer der Bauart SBS 80 sind eine akzeptable Verbindung aus Robustheit und Filigranität, nur die zentrale Befestigungsschraube sollte heute nun wirklich nicht mehr zwingend notwendig sein. Die aus Kunststoff bestehenden Drehgestelle sind sehr plastisch und detailgenau ausgeformt worden, der Pufferträger kann mit Bremsschläuchen und einer Kupplungsimitation aufgerüstet werden.

Hinter den absolut passgenau eingesetzten Frontscheiben mit ihren angespritzten, aber dennoch feinen Scheibenwischern wird der Blick in einen voll eingerichteten Führerstand freigegeben. Nur einen Lokführer muss man noch selbst einkleben. Das neue H0-Modell der Baureihe 120 von Märklin wird als komplett digitalisierte mfx-Lok geliefert und kann mit guten Fahreigenschaften im gesamten Regelbereich überzeugen. Auch die Höchstgeschwindigkeit der im Original 200 km/h schnellen Lok liegt im grünen Bereich.

Bei den Schwaben inzwischen selbstverständlich ist die serienmäßige Soundausrüstung. Diese gibt die Vorbild-Geräuschkulisse sehr treffend wieder, besonders das für die 120 typische Lüfterheulen beim Anfahren wirkt realistisch. Weitere Klangeffekte sind auf Wunsch schaltbar. Märklin ist daher eine tolle Serien-120 gelungen. □ *ba*



Längst werden auch Märklin-Loks von einem Mittelmotor über Kardanwellen auf allen Achsen angetrieben. Das Lok-Innere wirkt sehr aufgeräumt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; passende Geräuschkulisse*

KONTRA: *Keine Alternativversion ohne Sound; Preis*

BESTELLNUMMER: *37529*

PREIS: *329,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ⌧⌧⌧⌧

Die Spezialisten



Der Fahrweg der heutigen, hochfeinen Modelle sollte in seiner Detailtreue den darüberrollenden Fahrzeugen in Nichts nachstehen. Die MIBA-Fachautoren stellen in den Grundlagenbeiträgen zahlreiche Bauarten des Oberbaus vor und erläutern auch Weichen in allen Einzelteilen. Im Modellbau gibt es für die gängigsten Spurweiten detaillierte Anleitungen, wie man Modellgleise am besten verarbeitet. Ob die korrekte Profilhöhe, vorbildgerechte Kleineisen oder eine Bettung aus maßstäblichem Echtsteinschotter – ein überzeugendes Gleis ist kein Hexenwerk! Die Krönung des Eigenbaus wird mit einer Doppelkreuzungsweiche beschrieben. Nicht vergessen sind auch Nebensächlichkeiten wie Handhebel, Weichenlaternen, Grenzzeichen etc. Und weil eine Modellweiche einen Modellantrieb braucht, stellt da neue MIBA-Spezial den neuen digitalen Viessmann-Antrieb und seinen Einbau in der Praxis vor.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 120 11117 | € 12,–

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 101
Landhandel
Best.-Nr. 120 10114



MIBA-Spezial 102
Allerlei Anlagen
Best.-Nr. 120 10214



MIBA-Spezial 103
Noch mehr Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 10315



MIBA-Spezial 104
Anschlussgleise Gleisanschlüsse
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
Details am Gleis ... und anderswo
Best.-Nr. 120 10515



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615



MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716



MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816

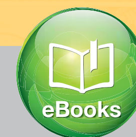


MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt – meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,–





Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.





www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



Immer wieder forderten die Feldbahn-Fans von Busch eine H0f-Dampflok. Nun ist sie erhältlich.

Minidampfer



Ein nettes Vorbild ist die kleine Feldbahnlok vom Typ Decauville III.

Was lange währt, wird endlich gut: Jetzt gibt es für die beliebte H0f-Feldbahn von Busch auch ein Dampflokmodell. Die Viernheimer haben sich für die kleine Decauville III aus unserem Nachbarland Frankreich entschieden, welche dank ihrer hohen Verbreitung auch auf Anlagen nach deutschem Vorbild glaubhaft einsetzbar ist. Der Außenrahmen des putzigen Zweikupplers ermöglichte den Einbau des Busch-H0f-Standardantriebs, weshalb die Fahreigenschaften ebenso gut wie bei den bereits bekannten Diesel-

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Fahreigenschaften; Führerhausdurchblick; Made in Germany*

KONTRA: *Detaillierungsschwächen; vereinfachte Steuerung*

BESTELLNUMMER: *12140*

PREIS: *119,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 3½ von 5

loks sind. Leider wurde die Maschine nur recht spärlich detailliert, die Steuerung ist nur als zwar filigranes, aber unbewegliches Ätzteil ausgeführt. Dabei ist die Lok nicht gerade preiswert. □ *A. Bergner*

Lenz erfreut die 0-Bahner mit einem Modell des Behelfs-Personenwagens der Gattung MCi 43.

Rumpelkiste



Der flaschengrüne 0-MCi trägt die DB-Betriebsnummer 300 387 Ffm.

Auf so mancher Nebenbahn mussten die Reisenden bis etwa 1960 mit den Rumpelkisten der Bauart MCi 43 vorliebnehmen. Der Waggon setzt die Linie bisheriger Modelle im Maßstab 1:45 aus dem Hause Lenz nahtlos fort. So besitzt selbstverständlich auch der spartanisch wirkende MCi einen tadellos nachgebildeten Wagenkasten und ein superdetailliertes Fahrwerk. Eine vollständige Inneneinrichtung samt digital regelbarer Beleuchtung gehört ebenso dazu. Sämtliche An-

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Lackierung und Beschriftung; feingliedriges Fahrwerk; Innen- und Bühnenbeleuchtung*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *41140-01*

PREIS: *199,50 Euro (UVP)*

URTEILE: 5 von 5

bauteile sind bereits ab Werk montiert. Kurz gesagt: Erneut schuf Lenz eine wertvolle Erweiterung des Fahrzeugangebots in dieser mittlerweile beliebten Baugröße. □ *A. Bergner*

KOMPAKT

REE: DEV-Wagen der SNCF in H0



Bezüglich der Modellqualitäten entsprechen die französischen DEV-Stahl-Wagen (division des études des voitures) den im MEB 01/2017 vorgestellten UIC-Wagen von REE. Egal, was man betrachtet: Drehgestelle, Wagenboden oder Inneneinrichtung, an den absolut maßstäblich ausgeführten Modellen dieser wichtigen französischen Wagenfamilie passt alles. Wieder sind zahlreiche Varianten erhältlich, von der Usprungsversion noch mit dritter Klasse bis hin zur betongrau-grünen Lackierung der Epoche V. Die Schnellzug-Abteilwagen waren lange Zeit auch in internationalen Zügen zu finden. □ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; vollständige Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Laufeigenschaften; Variantenvielfalt*

KONTRA: –

BESTELLNUMMERN: *diverse*

PREIS: *Zirka 50–60 Euro*

URTEILE: 5 von 5

Es muss nicht immer Grün sein!

Die Ausgestaltung der Miniatur-Landschaft gehört zu den beliebtesten, aber auch zu den anspruchsvollsten Betätigungsfeldern der Modellbahner. In der neuen Ausgabe von MIBAkompakt zeigen die MIBA-Autoren u.a. Schritt für Schritt,

- wie das Gelände begrast und der Bahndamm begrünt wird.
- wie Bäume im Selbstbau entstehen oder ganze Wälder „gepflanzt" werden.
- wo filigrane Einzelpflanzen für Hingucker im Detail sorgen.
- wie eine naturgetreue Herbstvegetation oder eine frostige Winterlandschaft entsteht.
- dass die Gestaltung von Gewässern oder Felsen kein Hexenwerk ist.

In separaten Kapiteln werden ausgewählte Landschaftsbau-Projekte von A bis Z beschrieben. Es geht um die Details rund um einen Bauernhof, um die Nachbildung eines Baumkronenpfades im H0-Maßstab und um den Bau einer Winteranlage.
Best.-Nr. 1601701

NEU





Best.-Nr. 1601601



www.facebook.de/vgbahn

Das ist MIBAkompakt
- **240 Seiten im Großformat**
- **geballtes MIBA-Wissen**
- **mit über 650 Abbildungen**
- **jeder Band nur € 19,95**



Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



Modell-Anlagen pur!

Viele authentische Details und Anregungen, hohe Seriosität, brilliante Bild- und Tonqualität

Die erfolgreiche DVD-Reihe als Spezial

Mehr MobaTV unter **www.modellbahn-tv.de** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

WEITERE FASZINIERENDE MOBA*TV*-SPEZIAL-AUSGABEN

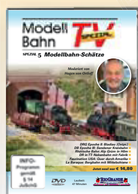
Moba-TV Spezial 7: 56 Minuten Laufzeit Best-Nr. 7707 • € 14,80

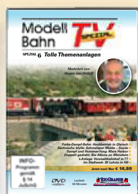

Best.-Nr. 7700 € 14,80


Best.-Nr. 7701 € 14,80


Best.-Nr. 7702 € 14,80


Best.-Nr. 7704 € 14,80


Best.-Nr. 7705 € 14,80


Best.-Nr. 7706 € 14,80

Lassen Sie sich inspirieren vom schönsten Hobby der Welt!
Erleben Sie jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften Anlagen. Hagen von Ortloff und sein Team zeigen Ihnen sieben ausgewählte Modellbahnen zum Staunen und Genießen.










Der neue Villach ist der erste innen detaillierte O-Wagen von Roco.

Mit dem H0-Modell des Ommr 33 der Gattung Villach begibt sich Roco auf ein neues Umsetzungs-Niveau.

Aufgeholt

Der Ommr 33, wie der Villach mit Bremserhaus bei der Bundesbahn der Epoche III bezeichnet wurde, ist nicht nur in allen Proportionen gut getroffen, er weist auch eine Vielzahl freistehender Teile auf. In dieser Hinsicht können etwa das filigrane Sprengwerk, die dünnen Achshalter, die fein gravierten Bremsbacken und eine umfassende Unterboden-Detaillierung genannt werden. Auch der Wagenkasten wirkt korrekt, nur die Bretterfugen sind etwas breit geraten und die Kastenstützen nicht hinterschnitten dargestellt. Offenbar setzten andere Hersteller den Gleichstrom-Marktführer unter Zugzwang, was sich aber gelohnt hat: Der Ommr 33 ist eine durchaus gelungene Miniatur zu einem akzeptablen Preis. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildtreue; Detaillierung; Beschriftung; passgenaue Zurüstteile in feiner Ausführung; niedrige Spurkränze; Preis*

KONTRA: *Bretterfugen; Profile*

BESTELLNUMMER: *76250*

PREIS: *24,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▵



Ein Klassiker des RhB-Güterverkehrs: der „Mohrenkopf".

Im noch jungen 0m-Sortiment liefert Bemo nun die berühmten Zementtransportwagen der RhB aus.

Mohres Haupt

Mohrenkopf darf man heute vermutlich nur mehr die beliebten Uce-Zementtransportwagen der Rhätischen Bahn nennen. Die bei Kindern beliebte Süßigkeit, die in meiner Jugend noch schamlos als „Negerkuss" tituliert wurde, mutierte, political correct, längst zum Schokokuss. Der Charme der Mohrenköpfe liegt in ihrem improvisierten Charakter, als habe man ein zu großes Fass auf einen Flachwagen verladen. Im Maßstab 1:45 erfordert aber auch eine solch simple Konstruktion die Darstellung feiner Details. Diese haben die Uhinger sensationell gut umgesetzt: Das Fahrgestell und der Wagenboden sind eine Augenweide. Der Zementkessel, die Aufstiegsleiter, Lackierung und Bedruckung, alles makellos. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Außerordentlich gute Detaillierung; perfekte Lackierung und Bedruckung; feine, profilierte Radsätze*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *9452112*

PREIS: *189,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

▸KOMPAKT

Tillig: Holztransporter für TT



Für den Transport von Rundholz baute das Werk Zwickau 500 Wagen der DR-Bauart Eas 066 in den Jahren 1999 und 2000 um. Die Fahrzeuge bekamen dabei erhöhte Stirnwände sowie einseitig angeordnete Niederbindeeinrichtungen und erhielten die Bauartbezeichnung Ealos-t 058. Die Tillig-Formneuheit, die im Zweier-Set ausgeliefert wird, zeigt diese Modifikationen sehr gut. Die Beschriftung ist tadellos aufgedruckt. Sehr mühsam gestaltet sich die Zurüstung mit vielen winzigen Griffstangen, die an den Stirnseiten vorbildgerecht unterschiedlich angeordnet sind. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

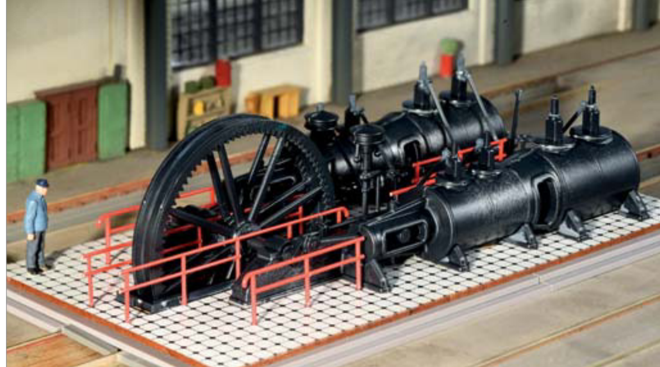
PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Bedruckung*

KONTRA: *Aufwendige Zurüstung, Teile müssen mit Sekundenkleber fixiert werden; Preis*

BESTELLNUMMER: *01741*

PREIS: *84,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Macht mächtig Eindruck in jeder H0-Fabrik: Die vorbildgerechte Faller´sche Dampfmaschine sorgt für Bewegung in den Hallen.

Dank der neuen Dampfmaschine von Faller haben nun auch H0-Fabriken ihre nötige Antriebskraft.

Dampfmacher

Das neue H0-Modell von Faller bildet eine 600 PS starke, liegende Dreifachexpansionsmaschine in Tandembauart nach. Das Vorbild findet sich heute im Dampfmaschinenmuseum Werdau wieder. Der vom Detaillierungsgrad her eher schlichte Bausatz wird einfarbig geliefert, Hinweise zum Aufmalen der Farbverzierungen sind aber in der Bauanleitung enthalten. Sämtliche Kunststoffteile sind passgenau gefertigt, der Zusammenbau ist daher problemlos möglich. Maschine und Geländer sollten mit Alles- oder Sekundenkleber auf der gelaserten MDF-Grundplatte befestigt werden, denn mit dem von Faller empfohlenen Lasercut-Kleber schafft man hier keine stabile Verbindung. Das Schwungrad ist samt Kolbenstangen beweglich gelagert und kann mittels eines Faller-Bastelmotors angetrieben werden. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Passgenauigkeit; Antriebsmöglichkeit*

KONTRA: *Unglückliche Materialkombination; Detaillierung; Preis*

BESTELLNUMMER: *180383*

PREIS: *32,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Typisch für das nach dem Zweiten Weltkrieg neutrale Saargebiet waren französische Fahrzeuge wie der Panhard Movic.

Für das Saarland der 1950er-Jahre gibt es jetzt von REE passende Panhard-Transporter als H0-Modelle.

Sarroiscamion

Ausschließlich im Saarland, das nach dem Zweiten Weltkrieg von Frankreich besetzt war und erst 1957, nach einer Volksabstimmung, der Bundesrepublik Deutschland angegliedert wurde, gab es eine nennenswerte Anzahl französischer Lkw auf deutschem Boden. Dazu gehörten die Vorbilder der beiden wunderschönen neuen REE-Modelle im Maßstab 1:87. Der Panhard Movic war in seinem Heimatland ein in allen möglichen Ausführungen sehr beliebter Lastwagen, bis hin zum großen Sattelschlepper. REE entschied sich für die kleinste Version, einen geschlossenen Transporter. Alles an diesem Modell beeindruckt: von den perfekt getroffenen Proportionen über die vielen feinen, teils geätzten Details bis hin zum wirklich einmalig guten Finish. Da kann so mancher deutsche Hersteller durchaus noch etwas lernen. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Modellumsetzung; Detaillierung; Farbgebung; Preis*

KONTRA: –

BESTELLNUMMERN: *CB-051 (rot), CB-052 (grün-beige)*

PREIS: *je 24,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Tolle Preise im Wert von über 5000 Euro zu gewinnen!

VOLLE AUSWAHL

Bei unserer Leserwahl zum „Goldenen Gleis" wählen Sie Ihre Modelle des Jahres 2016. Machen Sie mit und nutzen Sie ihre Chance auf den Hauptgewinn!

Das Jahr 2016 bot den Modellbahnern wieder zahlreiche interessante und gelungene neue Modelle in allen Baugrößen. Die besten Triebfahrzeuge und Wagen und das schönste Zubehör haben wir für Sie in 18 Kategorien zu einer attraktiven Vorauswahl zusammengestellt. Mit Ihrer Stimme küren Sie daraus die Sieger des „Goldenen Gleises 2016" der Verlagsgruppe Bahn. Sie, das sind die Leser der Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, Eisenbahn-Journal, MIBA und Züge. Für die Teilnahme müssen Sie lediglich die dem Heft beiliegende Postkarte ausfüllen und uns fristgerecht zuschicken; Einsendeschluss ist der 6. März 2016 (Datum des Poststempels). Wie jedes Jahr verlosen wir unter allen Teilnehmern wertvolle Preise im Wert von 5000 Euro. Das Mitmachen lohnt sich! ☐ *abp*

1. PREIS

Einkaufsgutschein, Wert: 1500 Euro



Hier findet der Bastler alles, was er braucht: im dicken Conrad-Katalog. Ob elektronische Bauteile oder Markenartikel aus dem Modellbau, das riesige Angebot hält auch für Sie Interessantes bereit. Machen Sie Ihren nächsten Einkaufsbummel mit diesem Einkaufsgutschein, einzulösen bei Conrad Electronic.

2. PREIS

Bahn-Gutschein, Wert: 1000 Euro



Wer wollte es bestreiten: Bahnreisen mit nostalgischen Fahrzeugen machen deutlich mehr Freude als eine normale Zugfahrt. Besondere Verdienste auf diesem Gebiet hat sich die IGE in Hersbruck erworben, die auch 2017 ein attraktives und vielfältiges Programm mit Touristikfahrten anbietet.
Fahren Sie mit in historischen Zügen im In- und Ausland und nutzen Sie dazu Ihren Gutschein.

3. PREIS

Einkaufsgutschein, Wert: 500 Euro



Erfüllen Sie sich Ihre Modellbahnwünsche in kleinen wie in großen Spuren beim gut sortierten Fachhändler! Dabei hilft der Einkaufsgutschein – einzulösen beim Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt in Waiblingen.

Außerdem verlosen wir Sachpreise im Gesamtwert von über 2000 Euro:

- **5 x Triebfahrzeug-Modelle**
- **10 x Wagen-Modelle**
- **15 x Gebäude-Bausätze**
- **25 x DVDs aus der RioGrande-Reihe „Traumtouren"**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. VGB-Angestellte und deren Angehörige können nicht teilnehmen.

KATEGORIE A: Dampflokomotiven H0


A-01: ESU 94.5 DR


A-02: Liliput 671 GKB


A-03: Märklin 01.5 DR


A-04: Märklin 95 DB


A-05: Os.Kar P 8 SNCB

KATEGORIE B: Elektro-Triebfahrzeuge H0


B-01: Brawa 175 DB


B-02: Fleischmann E 69 DB


B-03: Liliput ETA 180 DB


B-04: Piko E 10 DB

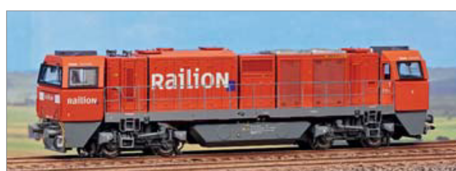

B-05: Piko 112 DB AG

KATEGORIE C: Diesel-Triebfahrzeuge H0


C-01: B-Models Vossloh G 2000 BB Rurtalbahn


C-02: Brawa V 90 DB


C-03: ESU 232 DB AG



C-04: Märklin Vossloh G 2000 BB Railion


C-05: Märklin Lint 27 HLB


C-06: Piko 102 DR


C-07: Piko V 180 GFK DR


C-08: Piko V 200.1 DB


C-09: Roco 210 DB



C-10: Sudexpress Vossloh Euro 4000 Europorte

KATEGORIE D: Triebfahrzeuge TT



D-01: Kres VT Stettin DR



D-02: Piko Vectron AC Railpool



D-03: Roco V 100 DR



D-04: Tillig 95 DR



D-05: Tillig 252 DR

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N



E-01: Arnold 245 DB AG in N



E-02: Brawa VT 2.09 DR in N



E-03: Fleischmann E 69 DRB/DB in N



E-04: Fleischmann 245 DB AG in N



E-05: Hobbytrain ETA 176 DB in N

KATEGORIE E: Triebfahrzeuge Z/N



E-06: Märklin 64 DB in Z



E-07: Minitrix 38.10 DB in N



E-08: Minitrix V 100 DB in N



E-09: Minitrix T 478 ČSD in N



E-10: Rokuhan 181.2 DB in Z

KATEGORIE F: Triebfahrzeuge 0/1/G



F-01: Kiss 118 DB in 0



F-02: KM1 55.25 DB in 1



F-03: KM1 V 60 DB in 1



F-04: Lenz 24 DB in 0



F-05: Märklin 41 Öl DB in 1

KATEGORIE F: Triebfahrzeuge 0/1/G



F-06:
Märklin
E 60
DB
in 1



F-07:
MBW
65
DB
in 0



F-08:
Piko
132
DR
in G



F-09:
Pullmann
ABe 4/4
RhB
in G



F-10:
Schnellen-
kamp
ELNA
in 0

KATEGORIE G: Ausländische Triebfahrzeuge H0



G-01:
Athearn
Mt-4
„Daylight“
SP



G-02:
Athearn
GP 9
NH



G-03:
Dachslenberg
TM 234
SBB



G-04:
Hobbytrade
MT
DSB



G-05:
Liliput
Motorbahn-
wagen
ÖBB

KATEGORIE G: Ausländische Triebfahrzeuge H0



G-06:
Märklin
E 3/3
SBB



G-07:
Märklin
TGV POS
SNCF



G-08:
One:87
Y 01
SJ



G-09:
Piko
SP 45
PKP



G-10:
Rivarossi
1046
ÖBB

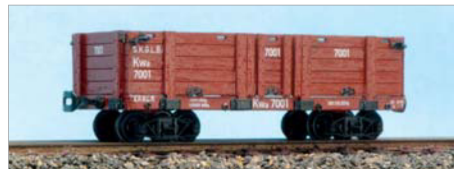
KATEGORIE H: Kleinserienmodelle



H-01:
Beckmann
Dampfspei-
cherlok
in TT



H-02:
Lok-Schlosse-
rei Trusebahn-
wagen
in H0e



H-03:
Railboys
KWA der
S.K.G.L.B
in H0e



H-04:
Modellbau
Veit
Rollwagen
in H0e



H-05:
Weinert
01
DB
in H0



KATEGORIE I: Reisezugwagen H0



I-01: A.C.M.E. Komfort-wagen DR



I-02: Bemo Packwagen „Arosa“ RhB



I-03: Brawa 3yg-Wagen DB



I-04: Märklin Eurofima-Schnellzug-wagen



I-05: Roco Touristik-express DB AG

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-01: Artitec SSys 55 DB



J-02: Brawa BTms 58 DB



J-03: Brawa Glmhs 50 DB



J-04: Brawa Kesselwagen Bauart Uer-dingen



J-05: ESU Kesselwagen Bauart Deutz

KATEGORIE J: Güterwagen H0



J-06: Exact-train Gbs NS



J-07: Exact-train Nordhausen DR



J-08: Liliput Lgjss 571 DB



J-09: Piko T3000e



J-10: Piko Ucs-v DR

KATEGORIE K: Reisezugwagen N



K-01: Arnold Schlieren-wagen ÖBB



K-02: Jägerndorfer Doppelstock-wagen ÖBB



K-03: Jägerndorfer Spanten-wagen ÖBB



K-04: Minitrix Touristikzug DB AG

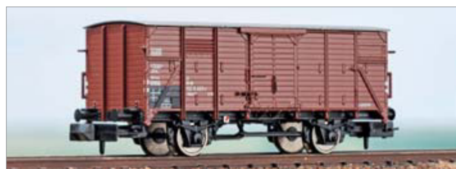


K-05: Minitrix Doppelstock-wagen DB AG

KATEGORIE L: Güterwagen N/TT



L-01:
Arnold
OOmtu
DR
in N



L-02:
Brawa
G 10
DB/DR
in N



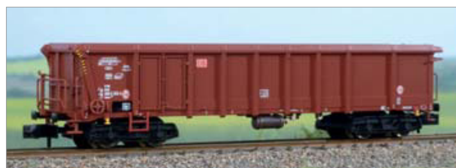
L-03:
Hobbytrain
Sggmrs
Wascosa
in TT



L-04:
Karsei
Gas
DR
in TT



L-05:
Liliput
Kesselwagen
Uerdingen
in N



L-06:
Minitrix
Tams 893
DB AG
in N



L-07:
NME
Uacns
VTG
in N



L-08:
Piko
Falns
VTG
in TT



L-09:
Piko
Tragwagen
SBB
in N



L-10:
Tillig
OOt 41
DR
in TT

KATEGORIE M: Wagen 0/1



M-01:
Heljan
Habfis
Cargowaggon
in 0



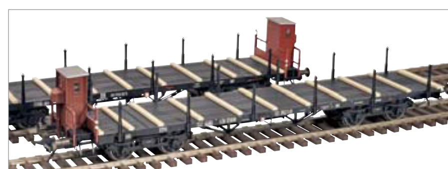
M-02:
Lenz
Pwghs 54
DB
in 0



M-03:
Märklin
vierachsige
Abteilwagen
K.P.E.V. in 1



M-04:
Piko
Uces
DR
in G



M-05:
Schnellen-
kamp SS 15
DR/DB/ÖBB
in 0

KATEGORIE N: Zubehör H0





N-01:
Auhagen
Zugziel-
anzeiger

N-02:
Busch
Feldbahnlok
Deutz Om2
in H0f



N-03:
Faller
Segment-
drehscheibe



N-04:
Noch
Signalsockel
und -buchten



N-05:
TTfiligran
H0-Gleissys-
tem

KATEGORIE O: Gebäude H0



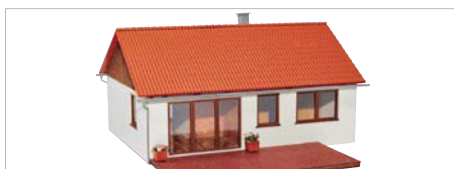


0-01:
Auhagen Getreidespeicher

0-02:
Auhagen Fabrikantenvilla



0-03:
Busch Bahnwärterhaus



0-04:
Busch Fertighaus „Futura“



0-05:
Faller Burgmühle



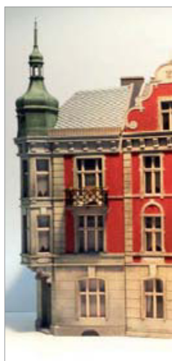
0-06:
Faller Kloster Bebenhausen



0-07:
Noch Fußballplatz mit Vereinsheim



0-08:
Noch Hinterhof-Werkstatt





0-09:
Stangel Stadthäuser

0-10:
Uhlenbrock Firmengebäude

KATEGORIE P: Zubehör Z/N/TT



P-01:
Archistories Stellwerk in Z



P-02:
Auhagen Fabrik in TT



P-03:
Faller Bauernhaus Kürnbach in N



P-04:
Lemke miNis VW T3 in N



P-05:
Minitrix Güterschuppen in N

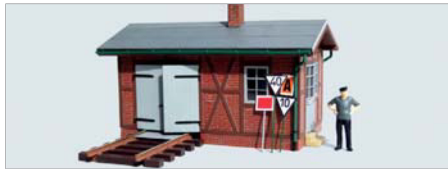
KATEGORIE Q: Zubehör 0/1



Q-01:
Hobby-Ecke-Schuhmacher Weiche in 0m



Q-02:
KM1 Empfangsgebäude Gerstetten in 1



Q-03:
Realmodell Draisinen-Schuppen in 0





Q-04:
Viessmann mehrbegriffiges Formsignal in 0

Q-05:
Wema Figuren in 1

KATEGORIE R: Straßenfahrzeuge H0



R-01:
Artitec
DAF 1100



R-02:
Brekina
Ikarus 55



R-03:
Busch
Belarus
MTS-80



R-04:
Heico
Magirus Feu-
erwehr-Fahr-
zeuge



R-05:
Herpa
Büssing
8000



R-06:
Minichamps
Porsche 904



R-06:
Rietze
MAN
Lion's City
Hybrid



R-08:
Schuco
Porsche
Macan

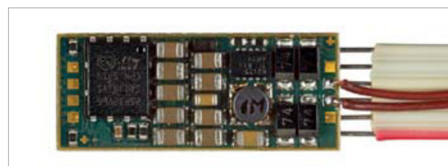


R-09:
VK Modelle
MAN 750



R-10:
Wiking
Range
Rover

KATEGORIE S: Technik



S-01:
Doehler &
Haass
Sounddeco-
der SD10A



S-02:
Gehlhaar Wei-
chenlaterne
für H0



S-03:
Märklin
Central
Station
CS3plus



S-04:
Massoth
Schaltdecoder
für G



S-05:
MTB-Model
Weichenan-
trieb



S-06:
RBS-Modell-
bau, Schiebe-
bühne
in TT



S-07:
Tams
Digitalzentrale
„Red Box“



S-08:
Toy-Tec
ALAN-
Modellbahn-
Steuerung



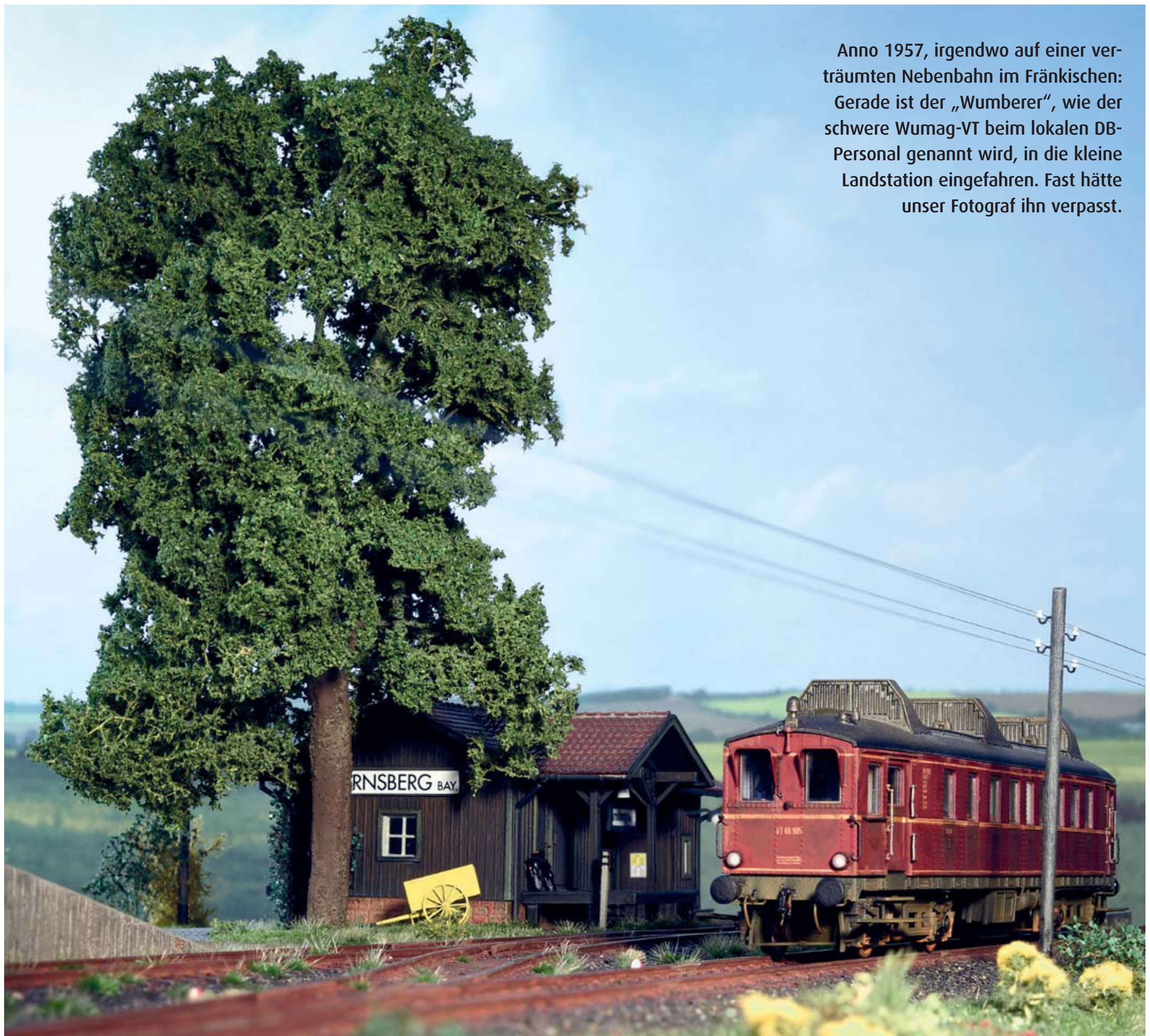
S-09:
Uhlenbrock
IntelliLight
LED



S-10:
Weinert
DKW
in H0

Der MODELLEISENBAHNER benötigt für Modellaufnahmen geeignete Dioramen. Für noch mehr Abwechslung in dieser Hinsicht sorgt ein kleines, aber feines Lokalbahn-Schaustück.

Refugium der roten Brummer



Anno 1957, irgendwo auf einer verträumten Nebenbahn im Fränkischen: Gerade ist der „Wumberer", wie der schwere Wumag-VT beim lokalen DB-Personal genannt wird, in die kleine Landstation eingefahren. Fast hätte unser Fotograf ihn verpasst.

Viele Eisenbahnfotografen waren es nicht, die anno 1957, also vor genau 60 Jahren, die dereinst noch zahlreichen Nebenbahnen im Lande erkundeten. Wenn jemand dies tat, waren meist kleine Privatbahnen oder entlegene Stichstrecken, auf denen Gerüchten zufolge noch eine alte Länderbahn-Dampflok den Verkehr bewältigte, das erklärte Ziel der Fototour.

Der aus Rothenburg ob der Tauber stammende Fotograf P. Reiser scheint jedoch ein ganz spezieller Fall zu sein: Er möchte doch tatsächlich Triebwagen fotografieren! Darüber erzählt er lieber nichts seinen dampfverrückten Bahnfoto-Kollegen. „Vau-Tees“ sind schließlich der Tod ihrer geliebten Dampfrösser – davon sind sie jedenfalls felsenfest überzeugt.

Der Lokalbahnromantik auf der Spur

Doch Reisers Riecher für Seltenes und bald Vergehendes liegt einmal mehr richtig. Denn irgendwo in Franken sollte tatsächlich noch der letzte „Wumberer“ unterwegs sein, ein schwerer WUMAG-Triebwagen mit so charakteristischen wie kuriosen Kühltürmen auf dem Dach.



Für das Mittags-Zugpaar reicht der kleine VT 70, ein Vorkriegs-Triebwagen mit viel Charme, völlig aus: Nur drei Fahrgäste kommen zu den wenigen Reisenden hinzu.



Da hilft auch kein Beten am Wegkreuz: Die kleine Zweitakt-Hercules will einfach nicht mehr! Ein durchaus seltenes Ereignis, gelten die Maschinen doch als ausgesprochen robust.



Auf der Rückfahrt nimmt VT 70 939 noch einen unbeladenen O-Wagen mit, das geht auch mit 150 PS noch reibungslos über die Bühne.



„Ja, ham's des denn ned g'hört?", sagt Frau Kleinlein empört zur jungen Dame. „Bald kost's Zugfoahrn zwoamal so viel!" Diese Nachricht habe sie bei der Nachbarin aufgeschnappt.



Der kleine Eisenbahnergarten von Familie Barthelmess befindet sich gleich hinter dem Überweg am Bahnhof. Noch dominiert Unkraut, doch mit dem Umgraben wurde schon begonnen.

Wie man an unseren jetzt erstmals veröffentlichten Aufnahmen sieht, hatte unser Eisenbahnfreund P. Reiser tatsächlich Erfolg und es gelang ihm, einige stimmungsvolle Bilder von den letzten Einsätzen der Vorkriegs-VT bei der Bundesbahn einzufangen. Wäre er ein Jahr später gekommen, hätte er nur noch Schienenbus-Einerlei angetroffen.

Natürlich ist die Reise „unseres Fotografen" reine Fiktion, auch wenn sie vor sechs Jahrzehnten wirklich so hätte stattfinden können. Letztlich führte die Tour aber lediglich über das neue, im gängigen Modellbahn-Maßstab 1:87 gebaute MEB-Redaktionsdiorama. Für unsere Aufnahmen dient es nun als hochwertige Kulisse, die sich von den bereits in der Redaktion vorhandenen Foto-Bahndämmen ein wenig abhebt. Als Thema hatte ich den für Fotozwecke gut geeigneten kleinen Lokalbahnhof gewählt.

Schaubühne für Nebenbahnfahrzeuge

Ausgangspunkt war das typisch bayerische Agenturgebäude, dessen Bau mit besonderem Blick auf das Altern der Holzwände bereits im MODELLEISENBAHNER 1/2015 ausführlich gezeigt wurde. Nun entstand auch das Umfeld – im übertragenen Sinn – um das kleine Bahnhofsgebäude herum. Doch eigentlich wurde dieses am äußersten Dioramen-Rand platziert, um dadurch mehr gestalterische Möglichkeiten zu haben.



Bauer Sepp muss warten, doch Fotograf P. Reiser ist froh: Lanz-Traktor und VT 66 905 sind als Diesel-Veteranen beide auf einem Bild vereint.



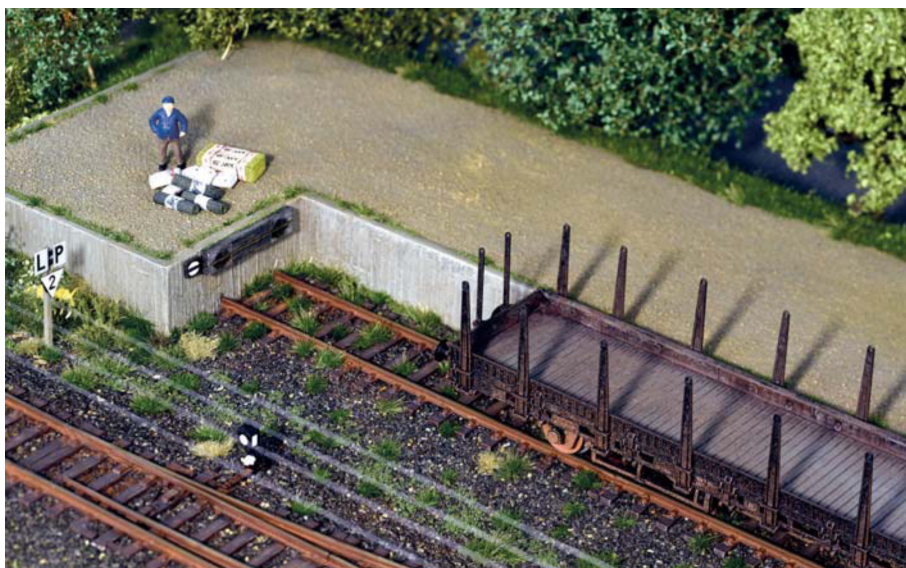
Für die kleine Lokalbahn ist der zum Teil parallel verkehrende, hochmoderne Postbus 1957 bereits eine mächtige Konkurrenz.

Die Mitte des Dioramas nimmt daher eine kombinierte Kopf-/Seitenladerampe ein, die natürlich bei einer Gesamtabmessung des Schaustücks von 0,45 x 1,10 Metern etwas gestaucht werden musste. Sie entstand komplett im Selbstbau unter Verwendung von Auhagen-Betonplatten, Styrodur und einer Schicht Hydrozell-Spachtelmasse von Faller, die mit Sand angereichert wurde. Bei den Gleisen und den beiden Weichen handelt es sich um Rocoline-Material, die Weichenlaternen stammen von Weinert. Letztere wurden wie die Weichenzungen beweglich eingebaut, damit sie sich fürs Foto vorbildgerecht stellen lassen. Eingeschottert wurde mit dem feinen Basaltschotter der belgischen Firma Jeweha und einer selbst erzeugten Split-Mischung aus allen möglichen Resten.

Die Signaltafeln und Telegrafenmasten sind Eigenbauten, gefertigt aus Echtholz und Kleinserienteilen. Zwischen den Isolatoren von Kluba wurde das neue Modellfreileitungs-Garn von Kotol verspannt. Parallel zur Bahnstrecke verläuft jenseits des Gleises eine Straße, auf der auch Modellautos in Szene gesetzt werden können. Sie entstand aus entsprechend zugeschnittenen Faller-Kopfsteinpflaster-Dekorplatten. Das Begrünen erfolgte hauptsächlich mit Mininatur-Material. Davor erhielten die betreffenden Flächen eine passende Patinierung mit Acrylfarben. Zum Schluss wurde als perspektivischer Fixpunkt noch die große Kastanie von Anita Decor am Bahnhof gepflanzt. ☐ *Alexander Bergner*



Herr Nüsslein muss noch ein paar Kilometer vom Bahnhof nach Hause laufen. „Bald kauf' ich mir auch a Auto", denkt er sich – keine gute Entwicklung für die Lokalbahn.



Rangierer Willy wird schon ungeduldig: Der Güterkunde, der sein Baumaterial an der Laderampe abholen wollte, ist noch immer nicht eingetroffen.



ALLE AUFNAHMEN: ALEXANDER BERGNER

Schon wird Zp 9 gegeben, doch ein Schüler trifft leicht verspätet ein. Natürlich hat der freundliche Schaffner den Zug noch kurz aufgehalten.

Ein besonderes Schaustück im Maßstab 1:87 schuf der Niederländer Hugo Baart mit seiner Anlage „De niggende Saligheyd". Mit ihr verwirklichte er einen privaten Traum.

Die neunte Seligkeit





Autohaus mit Showroom: Die Wände innen sind verspiegelt und lassen den Raum größer wirken. Ob's mehr Kundschaft bringt?

Hugo Baart gehört zu den sehr aktiven Modellbahnern. Als Mitglied der renommierten „Model Spoor-Groep Valkenswaard" (MSG Valkenswaard), die für mehrere sehr bekannte Ausstellungsanlagen verantwortlich zeichnet (unter anderem „B. A. Bodil", siehe MEB 3/16), mit diesen auf vielen Messen auftrat und regelmäßig im Anlagen-Mekka Ontraxs in Utrecht eingeladen war, strebt er stets ein ambitioniertes Gestaltungs-Niveau an.

Im Jahr 2014 hingegen war er nicht als Mitglied der MSG Aussteller in Utrecht, sondern als Privatperson. In jenem Jahr zeigte er erstmals sein persönliches Schaustück „De niggende Saligheyd", frei übersetzt: „Die neunte Seligkeit", in den heiligen

Der Schiffsanleger ist ein wahres Highlight auf der Anlage. In mühevoller Kleinarbeit entstand das Gebilde aus Echtholz.

Hallen des Utrechter Eisenbahnmuseums der modellbahninteressierten Öffentlichkeit. Der Name entstammt seiner Heimatregion Kempen in der niederländischen Provinz Brabant, wo eine Gruppe von acht Dörfern, deren Namen alle auf „-sel" enden, als „Acht Zaligheden" bezeichnet werden. Als Baart einen Namen für den Ort auf seiner Anlage suchte, wählte er „Irsel", so wird sein tatsächlicher Wohnort „Eersel" im Brabanter Dialekt ausgesprochen. Nachdem der erfundene Ort nun ebenso auf „-sel" endet, war sogleich auch der Name für die



Ein paar kuriose Fahrzeuge sind auch zu entdecken. Der sauber gealterte, vierachsige Schienen-Lkw zieht einen Flachwagen an der meisterhaft gebauten Kaimauer entlang.

FOTOS (3): STEFAN ALKOFER

FOTO: STEFAN ALKOFER

Zentrum des Bahnbetriebs ist Irsel, die „neunte Glückseligkeit“. Die kleine Station genügt für den anfallenden Fahrgastverkehr.

Gesamtanlage gefunden: die „neunte Seligkeit“.

Ebenso fiktiv wie der Ort Irsel ist die Gesamtanlage: ein kunterbuntes Sammelsurium, das keinem Vorbild nachempfunden ist, sondern eine (glück-)selige Stimmung verbreiten möchte. Es gibt einen Hafen, der zunächst so gar nicht zum bewaldeten Landschaftsbild passen will. Ein kleiner Bahnhof samt Dorf ist Zentrum des Geschehens, ein Zementwerk sowie eine Werft sorgen für Industrie-Ambiente light.

Heile Welt auf knapp vier Metern Länge

Überhaupt ist alles ganz beschaulich, und so eilen hier auch keine Normalspurfahrzeuge durch die Landschaft, vielmehr bummelt auf einem Gleiskörper der Spurweite H0e, was gefällt.

Hugo Baarts Anlage ist gleichsam eine Bühne für eine Vielzahl kleiner Szenen, die einem beim ausgiebigen Betrachten ins Auge fallen. Allerorten gibt es kleine Geschichten zu entdecken.

Was zunächst so leicht daherkommt und den flüchtigen Charme der heilen Welt versprüht, ist bei genauer Betrach-



Der Lieferwagen hat schon bessere Zeiten gesehen. Sein verwitterter Zustand macht ihn jedoch erst so richtig interessant.



FOTO: STEFAN ALKOFER

Beim Einsatz der Fahrzeugmodelle kennt Hugo Baart keine Grenzen. Bei ihm darf auch ein DR-Triebwagen munter seine Runden drehen. Wo Irsel genau liegt, ist auch nicht so wichtig.



Eine kleine Drehscheibe im ebenso kleinen Bw darf nicht fehlen. Die bunte Heeresfeldbahnlok stammt aus dem Roco-Sortiment. Im Hintergrund gibt es auch eine Diesellok-Tankstelle.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Spur-H0-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Größe:** 3,6 x 0,8 Meter
- **Erbauer:** Hugo Baart, Niederlande
- **Epoche:** III – IV
- **Fahrbetrieb:** Analog (Weichen)/Digital (Lokomotiven werden mit Roco-Lokmaus gesteuert)
- **Gleismaterial:** Roco H0e
- **Rollendes Material:** Roco, Bemo, Liliput und zahlreiche andere

tung zwar nicht das Ergebnis harter Arbeit, aber ein Werk, das enormen Fleiß und viel modellbauerisches Können erforderte.

Ausgangspunkt dieser Anlage war ein gescheitertes Projekt in der Spurweite N,

Von N zu H0e: Der Abstand ist gleich geblieben

das Baart irgendwann aufgab, weil kein Ende in Sicht war. Für H0e entschied er sich dann, weil er auf der geplanten Anlagengröße einen ordentlichen Gleisplan entwerfen und gleichzeitig den Maßstab 1:87 nutzen konnte, der ihm mehr gestalterische Möglichkeiten bieten würde. Auf seiner Heimanlage wollte er schließlich das gestalterische Können umsetzen, das er



Auf knapp vier Metern Länge gibt es reichlich zu gestalten. Das kleine Stellpult verrät die übersichtliche Anzahl an Weichen.

FOTOS (4): LEN DE VRIES

bei seiner Mitarbeit an den MSG-Vereinsanlagen erworben hatte.

Eigenbau sollte Trumpf sein, und so sind nahezu alle Gebäude weitgehend im Selbstbau (scratch-building) entstanden, was ebenso für die zahlreichen Bäume und Sträucher gilt.

Hugo Baart hat Freude an der Landschaftsgestaltung

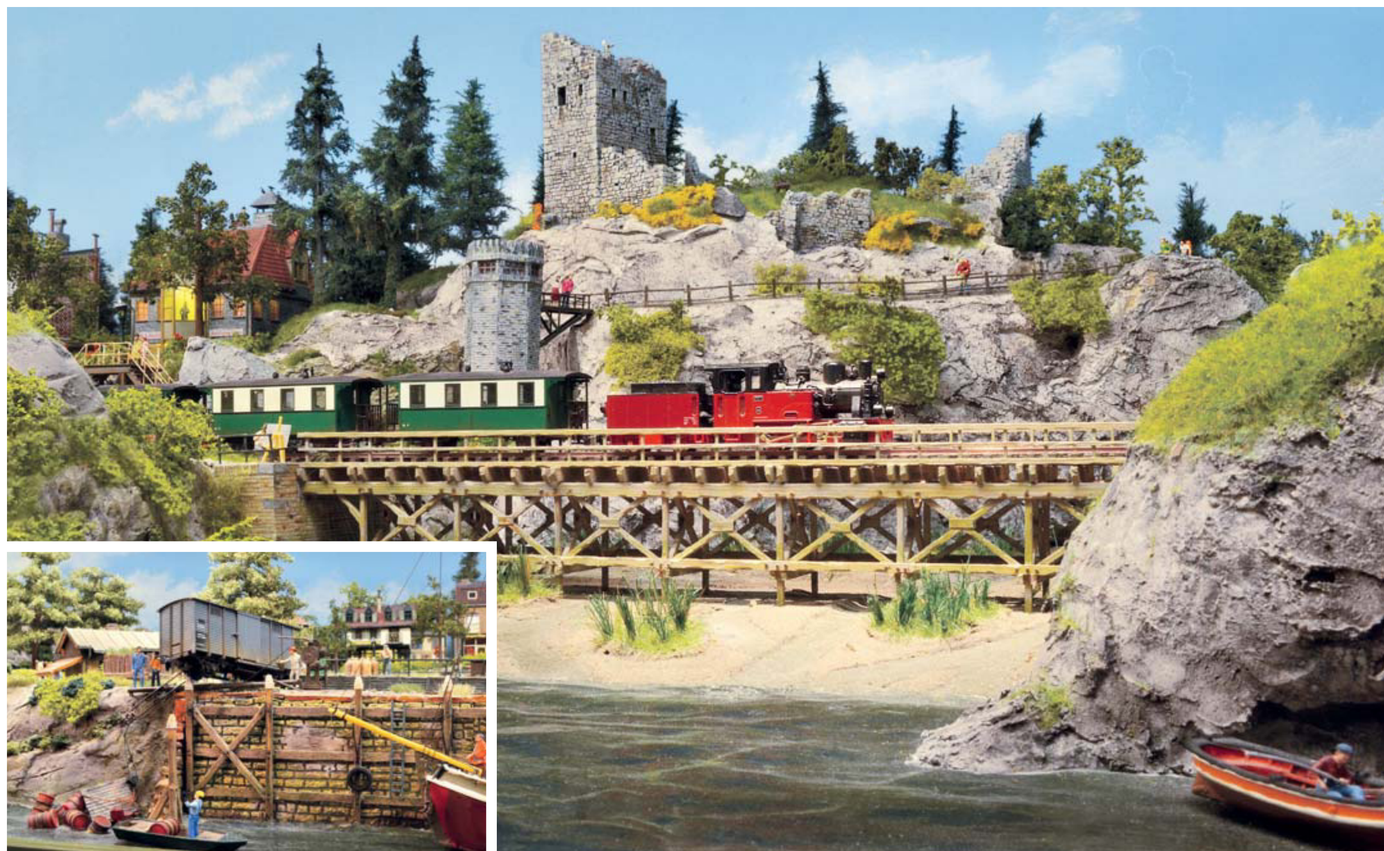
Der Fundus an Bastel-Materialien bei ihm zu Hause sei riesengroß, erzählt Baart, denn er kaufe sich auf Ausstellungen, wenn er mit seinem Club unterwegs sei, was häufig vorkäme, meist Modellbaumaterial aller Art, während sich seine Kollegen neues Rollmaterial zulegen. Stolz ist Baart auf seine große hölzerne Brücke im rechten Anlagenteil und den Schiffsanleger im Zentrum. Die Brücke habe kein Vorbild und er sei sich auch nicht sicher, ob alles vollkommen korrekt sei, aber da er Erfahrung mit Stahlkonstruktionen habe, glaube er zumindest, dass sein Entwurf plausibel sei. Beim Hafen-Ensemble, das im Wesentlichen aus der Kaimauer und dem Anlegesteg inklusive Portalkran besteht, ist Baart sehr ins Detail gegangen, hat kleinste Bolzen und Nägel nachgebildet und dem vom Wasser strapazierten Holz ein typisches, verwittertes Aussehen gegeben.



Eine niedliche Dampflok mit kurzem Güterzug, ein Marterl mit Mönch davor und historische Lampen mit warm schimmerndem Licht – Modellbahner-Herz, was begehrst Du mehr?

Weit mehr Stunden sind in die Ausgestaltung der Landschaft geflossen als in den Ausbau der Schienenwege. Der Bahn-Betrieb ist vergleichsweise simpel. Die Lokomotiven sind digitalisiert und werden mittels einer Roco-Lokmaus gesteuert. Weichen werden analog von einem kleinen Stellpult aus geschaltet. An einem Anlagenende befindet sich eine große Drehscheibe für fünf Zuggarnituren, die dort um 180 Grad gewendet werden können.

Hugo Baart schuf ein kleines Meisterwerk zum Träumen. □ *Stefan Alkofer*



FOTOS (3): LEN DE VRIES

Modellbahn-Romantik pur bietet Hugo Baart auf seinem Ensemble: Besucher der Burgruine erklimmen den Berg zunächst über einen achteckigen selbstgebauten Turm, während vor ihnen der Dampfzug über die Brücke rumpelt. Kleine Unfälle (li.) gehören ebenfalls zu den Szenen.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Jubiläum: 40 Jahre Eisenbahnfreunde Einbeck e. V.


FOTOS (2): ERICH WILDE

Auf der heute teilweise eingestellten Ilmebahn gab es zum Jubiläum 1983 noch Volldampf.

Anlässlich seines 40-jährigen Bestehens veranstaltete der Verein eine Jubiläumsfeier mit Gästen von befreundeten Vereinen und mit früheren Wegbegleitern. Am 23. Oktober 1976 wurde er von 17 Interessierten gegründet. Nach dem Ende der Dampflokzeit bei der DB im Mai 1976 wollten Eisenbahnfreunde auch in Einbeck versuchen, einiges aus dieser Zeit zu erhalten. In einem Rückblick ging der Vorsitzende Erich Wilde anhand einer Bildpräsentation auf die vielen Fahrten auf der damals noch vollständigen Ilmebahnstrecke ein. Nachdem das Anfangsziel, mit eigenen Fahrzeugen einen Museumsbahnbetrieb einzurichten, wegen der unmöglichen Finanzierung und der fehlenden technischen Einrichtungen bald aufgegeben werden musste, wurde mit angemieteten Dampfloks und historischen Wagen gefahren. Ersten Fahrten mit der Ilmebahn-V 65 folgte 1979 die erste Dampfzugfahrt mit 24 009. Später kam 24 083 zum Einsatz. Zum 100-jährigen Bestehen der Ilmebahnstrecke wurde 1983 eine geschmückte Dampflok mit historischen Wagen aus der preußischen Länderbahnzeit zwischen Einbeck und Dassel eingesetzt. Viele weitere Betriebstage in guter Zusammenarbeit mit dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) folgten: Mit verschiedenen Fahrzeugen wurde die damals noch vorhandene Strecke Kreiensen – Kalefeld befahren.

Höhepunkte des früheren Fahrtenprogramms waren eine Weserbergland- sowie eine Harzvorland-Rundfahrt mit dem roten Weltmeistertriebwagen VT 08 bis vor das noch verschlossene Grenztor in Ellrich. Diese mit Sondergenehmigung der westdeutschen Bundesbahn und der ostdeutschen Reichsbahn ermöglichte Sperrfahrt von Walkenried aus wurde natürlich von westdeutschen Grenzbeamten im Zug begleitet und von den ostdeutschen Grenzpolizisten kritisch beobachtet. Aussteigen war verboten. Nur sechs Wochen später, am 12. November 1989, waren das Tor und die Grenze offen – wer hätte das damals gedacht?

Ein weiteres Kapitel in der Vereins-Geschichte war die Nutzung des alten Stellwerks im Bahnhof Einbeck. Nachdem die Bundesbahn im Jahr 1984 den Personenzugverkehr eingestellt hatte, wurden die Signale abgebrochen und die Weichen für Handbetrieb umgebaut. Bis zum Jahr 1997, als nach umfangreichen Gleisrückbaumaßnahmen die Flächen verkauft wurden und das Stellwerk weichen musste, konnten die Eisenbahnfreunde letzteres als Vereinsheim nutzen.

Im Jahr 1995 übernahm der Verein die beiden roten Ilmebahnloks V 65 02 und V 60 03, um sie vor der Verschrottung zu retten. Die Loks wurden nach Braunschweig in das Museumsbahn-Betriebswerk des VBV überführt. Von dort aus sollten sie in einer eigens dafür gegründeten Braunschweiger Landes-Museumseisenbahn-GmbH eingesetzt werden. Durch die zunehmenden Stilllegungen geeigneter Strecken und die hohen Kosten für Lok-Aufarbeitungen musste das Projekt eingestellt werden, und die Loks wurden an andere Museumsbahnvereine verkauft. Die V 65 02 fährt heute noch in der schönen roten Farbgebung bei der Museumsbahn Bad Bederkesa. Die zweite Lok ist in Blau bei der Museumsbahn Lippe im Betrieb.

In ihren Grußworten würdigten der stellvertretende Einbecker Bürgermeister Albert Thormann und Reinhardt Reupke vom BDEF die 40-jährige Geschichte des Vereins. Heute, nachdem die Ilmebahnstrecke fast vollständig abgebaut ist, unternehmen die 45 Eisenbahnfreunde Ausflüge und Reisen, wobei immer wieder die Harzer Schmalspurbahnen auf dem Programm stehen. Außerdem gibt es in den Wintermonaten auch interessante Bahnreisevorträge. *E. Wilde/VEE*


Der derzeitige Vorstand der Eisenbahnfreunde Einbeck e. V. ist sichtbar guter Laune.

BDEF und der Tag der Modelleisenbahn 2016

In diesem Jahr beteiligten sich 36 Vereine des BDEF mit Ausstellungen, Börsen, Seminaren und Tagen der offenen Tür am zum zweiten Mal ausgerufenen Tag der Modelleisenbahn. Auch über die Beteiligung vieler unserer Fördermitglieder und zahlreicher Fachgeschäfte mit Sonderangeboten freuten wir uns sehr. Die Patenschaft hatte diesmal eines unserer Fördermitglieder, das Miniatur Wunderland Hamburg, übernommen. Mit den Mobalympics wurde die Jugend unter 15 Jahren sogar gesondert angesprochen. Viele tausend Modelleisenbahner und solche, die es werden möchten, konnten begrüßt und vielleicht auch für unser schönes Hobby begeistert werden. Auch der Vorstand des BDEF beteiligte sich an wohnsitznahen Orten, so waren zum Beispiel allein an der Ausstellung der MGS in Hennef drei Mitglieder aus dem erweiterten Vorstand beteiligt. Unser Fazit des Tages: Weiter so!

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

BDEF beendet Messejahr 2016 erfolgreich



Es ist geschafft: Die Teams von BDEF, SVEA, VOEMEC und JCE haben sich nach getaner Arbeit auf der „Faszination Modellbau 2016" in Friedrichshafen noch für ein Gruppenbild aufgestellt.

Ein ereignisreiches Jahr ging mit der Teilnahme an den gleichzeitig stattfindenden Modellbahn-Ausstellungen „IMA" in Köln und „Modell Süd" in Stuttgart zu Ende. Begonnen hatte das Jahr mit der „Faszination Modellbahn" in Sinsheim im März, der ersten publikumsoffenen Messe des Jahres, auf der die Besucher viele der aktuellen Modellbahn-Neuheiten persönlich in Augenschein nehmen konnten. Weiter ging es mit der „Intermodellbau" in Dortmund, wo der Verband neben dem eigenen Stand auch für den Bereich „Modellbahn interaktiv" verantwortlich zeichnete.

Der Höhepunkt des Jahres war jedoch wie stets unser gemeinsamer Auftritt mit den Freunden der SMV auf der Messe „modell – hobby – spiel" in Leipzig, wo unser Messereferat für die BDEF-Anlagenschau erfolgreich tätig werden konnte. Zum für den Verband absoluten Höhepunkt der Ausstellung gestaltete sich die Anwesenheit der österreichischen Künstlerin Gudrun Geiblinger. Sie wurde mit den von ihr gestalteten, bunten Lokomotiv-Beklebungen in ganz Mitteleuropa bekannt. Geiblinger wurde am Stand und während ihrer Vorträge im Treffpunkt „Gleis 27" stets dicht umlagert und begeisterte ihre Zuhörer mit spannenden Vorträgen.

Auch die „Faszination Modellbau" in Friedrichshafen darf mit zwei gefüllten Hallen getrost als Erfolg für die Modellbahnerei bezeichnet werden. Hier konnten wir gemeinsam mit unseren Freunden, den Verbänden VOEMEC aus Österreich und SVEA aus der Schweiz, viele Besucher auch aus den Nachbarländern begrüßen.

Unser Junior College Europa konnte im Lauf des Jahres bei allen fünf Veranstaltungen jeweils rund 200 Kinder und Jugendliche betreuen und in die Grundlagen der Modelleisenbahn einführen, so dass insgesamt wieder die stolze Zahl von etwa 1000 Teilnehmern im Jahr 2016 zusammenkam.

Mit Zuversicht startet der Verband daher in sein 60. Jahr, dessen erster Höhepunkt der BDEF-Verbandstag in Frankfurt am Main vom 24. bis 28. Mai 2017 mit einem besonderen Programm und einer eigenen Leistungsausstellung sein wird.



FOTOS (2): HANS-DIETER SCHMIDT

Unterzeichnung des Kooperationsvertrags zwischen BDEF (Michael Krumm, rechts) und Dampfbahnroute Sachsen (Ingo Neidhardt).

VORBILD

Bis So 30.04.
● Ausstellung 150 Jahre Neckartalbahn in Rottenburg in der Zehntscheuer, Bahnhofstraße 16, dienstags, donnerstags und sonntags: 15 bis 17 Uhr, www.rottenburg.de.

Sa 13.01.
● Sonderveranstaltung zu 33 Jahren Betriebseinstellung, IG Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Führung durch das Bahnbetriebswerk, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

Sa 14.01.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V., Am Bahnhof 3, 27243 Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), www.jan-harpstedt.de.

Sa 14.01. und So 15.01.
● Winterdampf Jöhstadt – Steinbach, IG Preßnitztalbahn e. V., Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

So 15.01.
● Winterliche Harzrundfahrt mit dem HSB-Dampfzügen, Eisenbahnfreunde Helmstedt, , Tel. (05352) 6471, Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.
● Skiwanderung „Erzgebirge Querdurch“, IG Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Fr 20.01.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

Sa 21.01.
● Sonderzug von Wien nach Ernstbrunn, ErlebnisZug GmbH, Hauptplatz 1, 2115 Ernstbrunn, Tel. (0043) 6606410705, info@regiobahn.at, www.regiobahn.at.
● Grünkohl-Express mit V 36 412, Eisenbahn-Tradition e. V., Tel. 0173 6205444, info@eisenbahn-tradition.de, www.eisenbahn-tradition.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Tel. (04244) 2380, info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.

So 22.01.
● Winterfahrten auf der Brohltalbahn, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), buero@vulkan-express.de, www.vulkan-express.de.
● RhB-Dampfschneeschleuder im Einsatz, Rhätische Bahn AG, Bahnhofstr. 25, CH-7002 Chur, Tel. (0041) 812886100, www.rhb.ch.

Sa 28.01.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Tel. 04244/ 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.

Sa 28.01. und So 29.01.
● Winterdampf Jöhstadt – Steinbach, IG Preßnitztalbahn e. V., Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Winterfahrten Delmenhorst Süd – Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.

Sa 04.02.
● Mit VT 98 ab Stuttgart zur Donau-Quelle und zum Titisee, Förderverein Schienenbus e. V. / DNV-Touristik GmbH, Heubergstraße 21, 70806 Kornwestheim, Tel. (07154) 131830, info@dnv-tours.de, www.foerderverein-schienenbus.de.
● Winter-Express ab Augsburg und Nördlingen nach Lindau, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PF 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
● Winterdampf auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640 (Mo bis Fr 7 bis 15 Uhr), mansfelder@bergwerksbahn.de, www.bergwerksbahn.de.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, info@hsb-wr.de, www.hsb-wr.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V, Am Bahnhof 3, 27243 Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de
● Mit V 200 007 und HSB-Dampflok von Hamburg auf den Brocken, Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Sa 04.02 und So 05.02.
● Winterdampf Jöhstadt – Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 11.02.
● Winterreise ab Stuttgart in den Thüringer Wald, UEF Historischer Dampfschnellzug e. V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, www.uef-dampf.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.
● Fahrt in den Harz ab Leipzig-Plagwitz mit 232, EMBB e. V., Leipzig, Schönauer Str.113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 96 82514, info@dampfbahnmuseum.de, www.dampfbahnmuseum.de.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, info@hsb-wr.de, www.hsb-wr.de.

Sa 11.02 und So 12.02.
● Winterdampf Jöhstadt – Steinbach. Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Winterfahrten Delmenhorst Süd Harpstedt. Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.

So 12.02.
● Winterdampf zwischen Tegernsee und Gmund mit 70 083, Bayerischer Localbahn Verein e. V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528 Marcus Sturm, BLV-M.Sturm@arcor.de, www.localbahnverein.de.
● Winterdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

Sa 18.02.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de
● Filmvorträge zur alten Preßnitztalbahn, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 18.02. und So 19.02.
● Winterdampf Jöhstadt – Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
● Knieperfahrten nach Sonderfahrplan, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow (Prignitz), Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 19.02.
● Winterfahrten auf der Brohltalbahn, Tel. (02636) 80303, www.vulkanexpress.de.
● Winterdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

Sa 25.02.
● Mit 35 1019 und 50 3648 ins Erzgebirge nach Oberwiesenthal, Lausitzer-Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
● Kohl- und Pinkelfahrt zwischen Delmenhorst Süd und Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), info@dhef.de, www.jan-harpstedt.de.
● Sonderzug ab Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

Sa 25.02. und So 26.02.
● Winterfahrten zwischen Delmenhorst Süd Harpstedt, Tel. (04244) 2380 (mögl. nach 18:00), www.jan-harpstedt.de.

MODELLBAHN

Fr 13.01. bis So 15.01.
● Ausstellung in 02708 Löbau, Messehalle, jeweils 10 bis 18 Uhr, Görlitzer Modellbahnverein, Tel. (03581) 407162, www.goerlitzer-mebv.de.

Sa 14.01. und So 15.01.
● Ausstellung in 10243 Berlin, Freizeit- und Seniorenzentrum Bethel, Schützenstraße 65a, jew. 10 bis 18 Uhr, Tel. 0151 18216385.
● Modellbahn-Fahrtag in 71364 Winnenden, 10 bis 16 Uhr, Daimlerstraße 12, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.
● Modellbahnfahrtage und Flohmarkt in 75417 Mühlacker, 11 bis 17 Uhr, Bahnhofstraße 113, Tel. (07041) 863359, www.modellbahn-club-muehlacker.de.
● Siegburger Modellbahntage in 53721 Siegburg, Schulzentrum Neuenhof, Sa 11 bis 18 Uhr, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02292) 9283140, www.ecrs.de.
● Ausstellung in 09419 Thum, Haus des Gastes, Volkshaus, Neumarkt 4, 10 bis 18 Uhr, Tel. (037297) 769280.

So 15.01.
● Ausstellung in 33607 Bielefeld,

Heeper Straße 33, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0521) 4548208, www.modellbahn-bielefeld.de.
● Ausstellung in Osterholz-Scharmbeck, Stadthalle, 10 bis 17 Uhr, Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck, Tel. (04791) 6921.

Fr 20.01. bis So 22.01.
● Ausstellung in 01689 Weinböhla, Zentralgasthof, Fr 13 bis 18 Uhr, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (07151) 905661, www.mec-waiblingen.de.

Sa 21.01.
● Tauschbörse in 67245 Lambsheim, 10.30 bis 16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, Modell-Eisenbahnfreunde Frankenthal, Tel. (06233) 3538039, www.modellbahnboersefrankenthal.de.
● Tauschbörse in 73479 Ellwangen-Scherzheim, in der Sankt-Georg-Halle, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07961) 54101, www.mefe-ellwangen.de.

Sa 21.01. und So 22.01.
● Ausstellung in 74182 Obersulm-Willsbach, Modellbahnfreunde Sulmtal, Hofwiesenhalle, Brückenstr. 15, Sa 11 bis 21 Uhr, So 10.30 bis 17 Uhr, Tel. 0174 4984000.
● 37327 Leinefelde, Obereichsfeldhalle, Zentraler Platz, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (036074) 94939, www.eisenbahnclub-leinefelde.de.

So 22.01.
● Ausstellung in 70174 Stuttgart, Clubraum S-Bahn-Station Universität, Tel. (0711) 5301858, www.mec-stuttgart.de.

Sa 28.01.
● Börse in CH-8400 Winterthur, Eulachhalle 2A, Wartstrasse 73, 9 bis 16 Uhr, Tel. 0041 798261461, www.boersewinterthur.ch.

Sa 28.01. und So 29.01.
● Ausstellung in 07570 Weida, Neustädter Straße 2, Bürgerhaus, 10 bis 18 Uhr, Tel. (036603) 239573, www.mec-weida.de.
● Ausstellung sächsischer Modellbahnvereine in 01809 Dohna, Am Landgut 1, Sa/So 10 bis 18 Uhr, Tel. (035206) 21588, www.mec-kreischa.de.
● Modellbahnfahrtage in 75417 Mühlacker, 11 bis 17 Uhr, Bahnhofstr. 113, Tel. (07041) 863359, www.modellbahnclub-muehlacker.de.
● Ausstellung in 08626 Adorf, Markt 35b, jeweils 9.30 bis 17.30 Uhr, www.modellbahn-adorf.de.

Sa 28.01. bis So 05.02.
● Ausstellung in 06108 Halle (Saale), Saline-Museum, Mansfelder Straße, tägl. 10 bis 18 Uhr, Tel. (0345) 2093230, www.die-tt-bahn.de.
● Ausstellung in 39218 Schönebeck, Pestalozzistr., Karl-Liebknecht-Schule, Mo bis Fr 16 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr Tel. 0151 46539079.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik
SWR-Fernsehen:

13.01.	13.15 Uhr:	Eisenbahn-Romantik – Als die Eisenbahn in den Südwesten kam
13.01.	14.15 Uhr:	Anekdoten-Archiv
14.01.	14.15 Uhr:	Bahnbekanntschaften in Sankt Petersburg
15.01.	05.50 Uhr:	Costa Rica
15.01.	14.15 Uhr:	Boliviens Andenbahn
16.01.	15.00 Uhr:	Der Bernina-Express
18.01.	08.20 Uhr:	Boliviens Orientexpress
19.01.	14.15 Uhr:	Von New Orleans nach New York
19.01.	14.45 Uhr:	Mit dem Zug vom Bosporus bis Bratislava
20.01.	14.15 Uhr:	Die Schnellzuglegende Baureihe 01 – Sonderfahrt zum 90jährigen Jubiläum
21.01.	14.15 Uhr:	Per Bahn zu Shiva und Buddha – eine Reise von Indien nach Nepal
22.01.	14.15 Uhr:	Winziges Waldviertel, wilder Westen
23.01.	15.00 Uhr:	Weltkulturerbe Semmeringbahn
25.01.	14.15 Uhr:	Internationaler Tag der Modelleisenbahn
26.01.	14.15 Uhr:	Tief im Odenwald
26.01.	14.45 Uhr:	Mit dem Zug durchs Zentralmassiv
27.01.	14.15 Uhr:	Der Lößnitzdackel
28.01.	14.15 Uhr:	150 Jahre Ludwigsbahn
30.01.	15.00 Uhr:	Preßnitztal & Fichtelberg – Schmalspuriges Dampfvergnügen
01.02.	14.15 Uhr:	Der Glacier-Express
02.02.	14.15 Uhr:	Mit Volldampf über die Geislinger Steige
02.02.	14.45 Uhr:	Mit dem Zug durch die Schweiz
03.02.	14.15 Uhr:	S-Bahn Berlin
04.02.	14.15 Uhr:	Nürnberger Spielwarenmesse anno 1997
05.02.	14.15 Uhr:	VSOE – Venice-Simplon-Orient-Express
06.02.	16.30 Uhr:	Almost Haeven, West Viginia - Waldbahndinos in Aktion
09.02.	14.15 Uhr:	Winterdampf im Thüringer Wald

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Sa 04.02. bis So 05.02.
● Ausstellung in 39114 Magdeburg, Witzlebenstr. 1, Fr 15 bis 18 Uhr, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (0391) 5415239, www.cmf-md.de.

Sa 04.02.
● Tauschbörse in 21335 Lüneburg, Foyer der Leuphana-Universität, Tel.(04131) 851 801, www.heide-express.de.

Sa 04.02. und So 05.02.
● Ausstellung in 71229 Leonberg, Mörikeschule, Leo-Eltingen, Hindenburgstraße 21, Sa 11 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, www.mec-leonberg.de.
● Ausstellung in 01809 Dohna, Am Landgut 1, Sa/So 10 bis 18 Uhr, Tel. (035206) 21588, www.mec-kreischa.de.
● Ausstellung in 16749 Mittenwalde, Mehrzweckhalle, Schulstraße 1, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. 0173 6368105, www.modellbahnfreunde-telz.de.

Sa 04.02. bis So 02.02.
● Ausstellung in 19059 Schwerin, Willi-Bredel-Straße 17, 10 bis 17 Uhr, 14.02. nur bis 16 Uhr, Tel. (038859) 35256,www.schweriner-modellbahn-club.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte“** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29, gültig ab 01.01.2017. Bitte beachten Sie den Anzeigenschluss.

MÄRKLIN ▶ SEITENKIPPWAGEN DER RTS FÜR H0



Das österreichische Bahnunternehmen RTS hat neben etlichen leistungsfähigen Diesel- und E-Loks auch Seitenkippwagen der Bauart Eamos im Bestand. Der RTS-Typ weicht allerdings in etlichen Details von den Märklin-Modellen ab, welche auf der Nachbildung der Bauart Fas 126 der DB basieren. Die Form der beweglichen Entladeklappen an den kippbaren Mulden wurde jedoch offensichtlich an die Bauart der Privatwagen angelehnt.

Bestellnummer: 48457; Preis Fünfer-Set: 219,99 €

ROCO ▶ ÖBB-4061 UND SCHNELLZUGWAGEN FÜR H0, DR-120 FÜR TT



Avmz 107 und Avmz 207 in blau-weißer Fernreisezug- und rot-weißer IC-Lackierung für Spur H0 in maßstäblicher Länge.



Die spätere ÖBB-Reihe 1046 als tannengrün lackierter Gepäcktriebwagen der Reihe 4061 ist ein digitales Soundfahrzeug im Maßstab 1:87.



Digitaler Russendiesel der DR-Baureihe V 200 mit Henning-Sound als 120 010 des Bw Pasewalk für die Spur der Mitte.

Die 1046 der ÖBB erscheint nun in der Ursprungsausführung als Reihe 4061 mit Gepäckraum. Das in dunklem Tannengrün lackierte H0-Modell weist alle vorbildgerechten Änderungen gegenüber der späteren Ausführung auf und wird mit digitaler Soundausrüstung geliefert. TT-Freunde dürfen sich über die Baureihe 120 der DR freuen, die ebenfalls als voll digitalisiertes Soundmodell erscheint. Auch im Bereich der maßstäblich langen H0-Reisezugwagenmodelle gibt es Neues zu vermelden: Der 1.-Klasse-Abteilwagen der Bauart Avmz erscheint einmal als IC-Wagen in Orient-Rot und einmal als Fernreisewagen in Blau. Ersterer trägt schon den DB AG-Magerkeks, während letzteren noch der alte DB-Keks ziert. Die Fahrzeuge passen daher in die Gründungszeit der Deutschen Bahn AG. Etwas moderner sind die Eurofima-Wagen der ÖBB im aktuellen Design.

ÖBB-4061: 73307; Preis: 314 €, 120 der DR in TT: 36279; Preis: 244 €, Avmz 107: 64916; Preis: 56 €, Avmz 207: 64931; Preis: 56 €, ÖBB-Eurofima 2. Kl.: 45355; Preis: 42,90 €, 1./2. Kl.: 45353; Preis: 44,90 €



Auch für Brenner-Züge geeignet: H0-Eurofima-Reisezugwagen im aktuellen ÖBB-Design.

BUSCH ▶ MCi UND „LEIPZIG“ FÜR TT

Weitere Modelle aus dem ehemaligen Lorenz-Sortiment werden von Busch für die TT-Bahner angeboten: Auf dem gleichen Fahrwerk laufen der Glmhs und der Behelfspersonenwagen MCi. Beide Modelle sind, wie auch der Packwagen, als DR-Fahrzeuge entsprechend der Epoche III beschriftet. ***Glmhs: 32100; Preis: 34,99 €, MCi: 34000; Preis: 35,99 €, Pw: 32000; Preis: 38,99 €***



FLEISCHMANN ▶ DB-236 FÜR H0, PREUSSISCHE T18, MITTELEINSTIEGS-STEUERWAGEN FÜR N



H0-V36 als Epoche-IV-Maschine der DB vom Bw Wuppertal-Steinbeck.



Epoche III-Version der T18 als 78 434 der DB mit Digitalausrüstung.

Vom Roco- ins Fleischmann-Programm ist die altbekannte V36 in Baugröße H0 gewandert, die nun als späte Bundesbahnlok mit EDV-Nummer erscheint. Das Digitalmodell wird mit Loksound geliefert. Auch die Baureihe 78 im Maßstab 1:160 ist ein ab Werk digitalisiertes Modell. Leider verbaut der Decoder die Führerhausdurchsicht der ansonsten noch immer sehr ansprechenden Nachbildung. Schlussendlich besitzt auch der DB-Mitteleinstiegs-Steuerwagen für N einen Decoder, der die Lichtwechselfunktion sowohl im Digital- als auch Analogbetrieb regelt.
V36 als 236: 421685; Preis: 204 €
Digitale 78 in N: 707781; Preis: 204 €
N-Steuerw.: 866485; Preis: 39,90 €



Ebenfalls im Maßstab 1:160 kommt der Mitteleinstiegs-Steuerwagen.

MINITRIX ▶ ALEX-WAGENSET MIT NEUEM TREFF-WAGEN FÜR N

Im Vierer-Set eines Alex-Zuges unter ARRIVA-Ägide befindet sich neben dem DBpz-Doppelstockwagen, einem Bm und einem ABvmdz auch die Neukonstruktion des Servicewagens BRmz. Alle Wagen sind mit flackerfreier, kaltweißer LED-Innenbeleuchtung ausgestattet, die im Doppelstöcker allerdings etwas dunkler leuchtet. ***Bestellnummer: 15390; Preis: 249,99 €***



ALPNACHER ▶ RE 4/4 IV DER SCHWEIZER SÜDOSTBAHN FÜR H0



Ab 1995 wurden die vier Loks der Reihe Re 4/4 IV an die SOB verkauft, welche sie als Re 446 einreihte. Heute wird hauptsächlich der „Voralpen-Express" von zwei Re 446 bespannt. Alpnacher Modellbahnen bietet in Zusammenarbeit mit Roco Exklusiv-Modelle in unterschiedlicher Farbgebung an, und zwar als Analogversionen für Gleich- oder Wechselstrom.
Info: www.alpnacher-modellbahnen.ch

TILLIG ▶ 229 UND 107 ALS BAUZUG-LOKS FÜR TT

Das oft zitierte dritte Leben erlebt so manche Vertreterin von bereits ausgeschiedenen Baureihen im Bauzugdienst unter neuen Eigentümern: Dazu gehörte die ehemalige 119 100, die nach ihrer Abstellung 2002 noch vier Jahre in Diensten der DB Bahnbau GmbH und der DB Netz AG stand. Heute befindet sie sich in der zuletzt aufgetragenen gelben Lackierung als Leihgabe im Museum in Weimar. 107 018 gelangte nach ihrer Ausmusterung 1974 über viele Stationen schließlich zur Railsystems RP GmbH.
229-Bestellnummer: 2793; Preis: 166,90 €; 107-Bestellnummer: 2624; Preis: 178,90 €



HASELHUHN ▶ KOHLEBUNKER FÜR TT

Der Hersteller aus Lichtenstein bietet ein Modell eines universell einsetzbaren Schüttbunkers an. Der Lasercut-Bausatz ist mit Polystyrol-Profilen ergänzt. Als Abfüllanlage kann er an Ladestraßen oder in der Landwirtschaft verwendet werden. Darunter passen Schubkarren, Förderbänder oder Sackwaagen. Eine Farbgebung ist erforderlich. Info: www.haselhuhn-modelle.de
Bestellnummer: –; Preis: 12,90 €



WIKING ▶ AUTOKLASSIKER FÜR H0

Ein auf tausend Exemplare limitiertes Sondermodell ist der Ford FK 1000-Kleinbus samt Anhänger. Das schnuckelige, in beige-brauner Lackierung daherkommende Gefährt ist mit einer für die Wirtschaftswunderjahre typischen Werbung für eine Brandt-Zwieback-Sonderschau bedruckt. Vom Erlös jedes der nur bei MC-Fachgeschäften erhältlichen Modelle geht ein Euro an die Krankenhausclowns von „Clowns helfen e. V.". Neu ist auch der Volvo Amazon in Elfenbein und der gelb-schwarz lackierte VW Käfer 1303 gemäß der ab 1972 letztgebauten Vorbildversion mit gewölbter Frontscheibe. In der Nostalgieserie erscheint der Mercedes 180 „Ponton".
Kleinbus: 028950; Preis: 31,99 €, Volvo: 022801; Preis: 13,99 €
Käfer: 079505; Preis: 12,99 €, Mercedes: 022002; Preis: 11,49 €



Der Ford FK 1000 fährt zugunsten von „Clowns helfen".



Volvo Amazon, VW 1303 und Mercedes 180 „Ponton".

Die letzten **Dampfjahre** bei der **Bundesbahn**



Um den Betrieb Tausender von Dampfloks im DB-Betriebspark zu gewährleisten, waren zahlreiche Ausbesserungswerke notwendig. Dieser Film beleuchtet die Hintergründe des sogenannten Werkstättendienstes, der damals die Unterhaltung aller Fahrzeuge organisierte. Profunde Kenner und Insider kommen zu Wort, u. a. auch der langjährige Direktor des DB-Werkstättendienstes Horst Troche. Seltene Filmaufnahmen aus den Werken Trier, Lingen und Braunschweig erzählen von der ständigen Ablieferung reparierter und hauptuntersuchter Lokomotiven. Ein zusätzlicher Schwerpunkt ist die Unterhaltung der Baureihe 01 – in den Ausbesserungswerken Frankfurt-Nied, Schwerte, Lingen und bis zum Ende im Jahre 1972 wieder Braunschweig.

Laufzeit 95 Minuten • Best.-Nr. 3030 • € 22,95

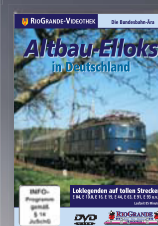
Weitere Filme zum Thema Deutsche Bundesbahn



DVD Video Best.-Nr. 3021 € 22,95



DVD Video Best.-Nr. 3022 € 22,95



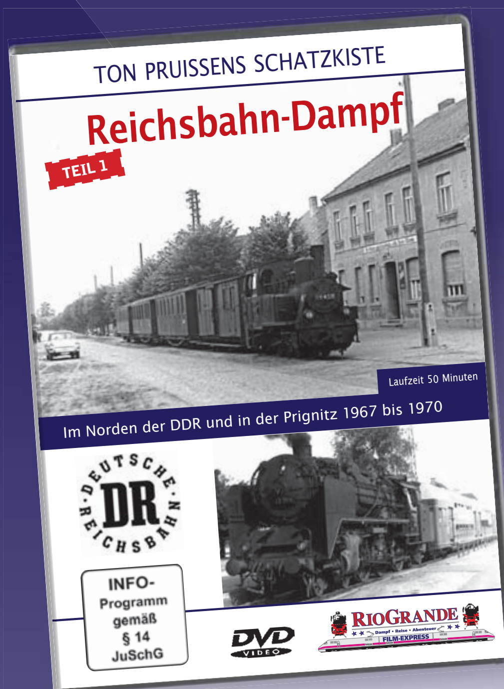
DVD Video Best.-Nr. 3023 € 22,95



DVD Video Best.-Nr. 3024 € 22,95

Ton Pruissens Filmschätze

Reichsbahn-Dampf Teil 1



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt herrliche und bisher meist unveröffentlichte Filmszenen aus den glorreichen Jahren des Reichsbahn-Dampfbetriebs. Erleben Sie eindrucksvollen Normalspur-Dampf im Norden der DDR und vor allem die letzten Jahre der Prignitzer Schmalspur-Herrlichkeit. Ein einmaliges Zeitdokument!

Laufzeit 50 Minuten Best.-Nr. 3506 • € 22,95





VGB [Verlagsgruppe Bahn]
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Eisenbahn Romantik
RioGrande
www.facebook.de/vgbahn

KUEHN ▶ V 60 IN ALTROT UND NEUE KNÖDELPRESSEN FÜR TT



Auch im Bundesbahn-Lack der Epoche IV ist nun die V 60 im Handel.



Die neuen Varianten der „Knödelpresse“ sind technisch überarbeitet.

Das neue, im MEB 01/2017 ausführlich vorgestellte Modell der Bundesbahn-V 60 ist nun auch in der Ursprungsfarbgebung und mit Anschriften der Epoche IV zu haben. Die Lok trägt die Nummer 260 411 und ist in Köln beheimatet. Neu sind auch zwei Varianten der „Knödelpresse“ als Baureihe 371 der ČD. Beide Modelle sind mit einer neuen Leiterplatte und Next18-Schnittstelle ausgestattet. Im Digitalbetrieb stehen dem Anwender dadurch viele Betriebsoptionen und Erweiterungsmöglichkeiten zur Verfügung, beispielsweise die zugseitige Lichtabschaltung oder Anschlüsse für die SD-Kupplung und SUSI-Module.

260-Bestellnummer: 32610; Preis: 139,90 €;
CD-371 005-Bestellnummer: 32930; Preis: 139,90 €

BREKINA ▶ IKARUS UND 917 FÜR H0



Bus-Klassiker im Osten: Der Ikarus 55 kommt nun in einer neuen Farbvariante.



Der 917: Für viele Rennsport-Fans ist er der Sportwagen schlechthin.

Im Jahr 1969 überrumpelte Porsche die Konkurrenz: Auf einen Schlag standen 25 Stück des 917 im Werkshof. Man nützte eine Lücke im Reglement und konnte überlegene, weil hubraumstarke, Boliden in Langstreckenrennen einsetzen. Der erste krönende Erfolg war der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Von Brekina ist eine Kurzheck-Variante zu haben, die von Porsche Austria eingesetzt wurde. Ein echter Klassiker, der zudem sehr fein detailliert ist, beispielsweise im offenen Heckbereich.

Ikarus-Bestellnummer: 59458; Preis: 29,90 €
917-Bestellnummer: 160111; Preis: 14,95 €

HERPA ▶ MODERNE LASTWAGEN FÜR H0



MB Atego als ADAC-Abschleppwagen und MAN Semi-Tieflader.

Aus Dietenhofen sind folgende Neuigkeiten zu vermelden: Der aktuelle Atego von Mercedes-Benz führt nun für den ADAC Abschleppdienste aus, der große MAN-Sattelschlepper zieht einen Semi-Tiefladehänger. Ausgesprochen fein detailliert ist auch der Scania-Lkw als Räum- und Streufahrzeug, der genau zur richtigen Jahreszeit auf den Markt kommt.

MB-Atego Abschleppwagen: 092500; Preis: 29,95 €, MAN-Tieflader: 306379; Preis: 44,95 €, Scania-Räumfahrzeug: 306492; Preis: 29,95 €



Der Scania R'09 steht schon zur nächsten Räumfahrt bereit.

SCHUCO ▶ VW BULLI MIT MÄRKLIN-REKLAME

Als Werksfahrzeug kommt der VW T1, auch unter seinem Spitznamen Bulli bekannt, daher. Er fährt aber nicht für irgendeine Firma, denn die Modellbahnlegende Märklin soll der Eigner dieses H0-Fahrzeuges in Pritsche-/Plane-Ausführung sein. Das auf die Front gedruckte Markenzeichen und der Schriftzug auf der Plane entsprechen der Epoche III. Selbst Göppinger Kennzeichen wurden nicht vergessen, und die Ganzmetallbauweise des Modells dürfte viele Märklin-Freunde zusätzlich begeistern.

Bestellnummer: 452620300; Preis: 11,95 €



MODELLBAHNUNION ▶ KLEINGEBÄUDE FÜR N

Im Zubehörsortiment von Modellbahn Union, das über DM-Toys vertrieben wird, sind zwei kleine Lasercut-Bausätze zu finden, die fast universell einsetzbar sind. Das Gefahrgutlager links passt sehr gut in jegliches Gewerbegebiet oder ins Bw. Das Fachwerkgebäude mit teilweise abgeblättertem Putz kann als kleiner Haltepunkt, aber zum Beispiel auch als Nebengebäude eines Bauernhofes dienen. Der Zusammenbau ist einfach.

Lager: MU-N-i00018; Preis: 9,99 €, Haltepunkt: MU-N-B00037; Preis: 12,50 €




Sichtlich zufrieden sind alle Beteiligten mit den neuen Märklin- und Trix-Museumswagen für das Modellbahn-Jahr 2017.

PRÄSENTATION DER MUSEUMSWAGEN BEI MÄRKLIN

Hochspannung klebt zusammen

☐ Gut zwei Wochen vor Weihnachten war es wieder einmal so weit: Märklin lud nach Göppingen zur Vorstellung der neuen Museumswagen-Kollektion für das kommende Modellbahnjahr 2017. Auch diesmal ist es der Simba-Dickie-Gruppe als Eigentümerin des schwäbischen Traditionsherstellers gelungen, zwei interessante Partner für die Museumswagen-Modelle zu gewinnen. Für die unter der Marke Märklin laufenden Modelle in den Baugrößen Z, H0 und I fand sich ein Mitstreiter, der ganz in der Nähe des Märklin-Stammsitzes angesiedelt ist und wohl jedem Modellbahner ein Begriff ist: Sommerfeldt, Spezialist für Modell-Oberleitungen. So gesehen ist es nur konsequent, dass das Thema elektrischer Bahnbetrieb auch für die Waggons aufgegriffen wurde, denn beim Märklin-Museumswagen 2017 handelt es sich um einen grau lackierten Rungenwagen, der mit zwei Fahrdrahttrommeln, einer Leiter, zwei Werkzeugkisten sowie einer Montagelehre für die Oberleitung beladen ist. Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle lobte bei der groß inszenierten Präsentation sogleich die langjährige enge Zusammenarbeit beider Firmen, nicht nur im Bereich der Oberleitungen und Stromabnehmer. Mit einem gänzlich anderen Thema werden hingegen die Trix- und LGB-Freunde bedacht. Kooperationspartner 2017 wurde der Klebstoffhersteller Bindulin, der nicht weit von der Simba-Konzernzentrale in Fürth zu Hause ist. Der hochfeste Bindan-Propellerleim ist dessen bekanntestes Produkt und auch bei Bastlern beliebt. Daher gibt es in N, H0 und G gedeckte Güterwagen samt Kleintransporter, die mit einer nostalgischen Bindulin-Reklame bedruckt sind.



Trix- und LGB-Fans bekommen nun eine geklebt: Nicht, weil sie unartig waren, nein, Leimspezialist Bindulin ist der diesjährige Partner.


FOTOS (3): ALEXANDER BERGNER

Märklin-Freunde dürfen sich über den Sommerfeldt-Fahrleitungs-Transportwagen in Z, H0 und Spur 1 freuen.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats im Februar 2017


FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Die große Schweizer Schauanlage ermöglicht unverkürzte Zuggarnituren, so wie im Original.

☐ Auch die Schmalspur kommt auf der schweizerischen Schauanlage bei Fribourg nicht zu kurz: Die Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn zieht den Bernina-Express des Jahres 1997 mit 40 Achsen, wie er auf der Albulastrecke unterwegs war. Die EW III-Wagen mit dem dunkelgrauen Fensterband gaben dem Zug ein eigenes Gesicht. Mit im H0-Verband rollen auch zwei der zehn Jahre später nachgelieferten EW IV-Wagen mit ihren außenbündigen Schwenkschiebetüren. Die Ge 4/4 III 644 im Werbekleid von Radio Grischa und vier Wagen am Zugschluss bleiben in Pontresina im Gleis 3 mit umschaltbarer Fahrleitung zurück, wenn zwei Gleichstromtriebwagen für die Berninastrecke vorgespannt werden.



FOTOS (3): MEC PIRNA

Die Warener Eisenbahnfreunde zeigen den Bahnhof Möllenhagen an der ehemaligen Mecklenburgischen Südbahn mit dem Betrieb der Epoche II.

DRESDEN/MEC PIRNA E.V.

13. Erlebnis Modellbahn

☐ Zum Publikumsmagneten hat sich inzwischen die vom Modelleisenbahnclub „Theodor Kunz" Pirna e.V. organisierte Ausstellung in den Dresdner Messehallen entwickelt. Die perfekte Organisation, eine hochwertige Auswahl an Modellbahnanlagen und ein vielfältiges Angebot der größeren und kleineren Hersteller sprechen für einen jährlichen Besuch. Sehenswert ist wie immer auch der intensive Echtdampfbetrieb in einer eigenen Halle. Unter den Ausstellern ist der Modelleisenbahnclub 01 aus Münchberg mit seiner Nachbildung der Lötschberg-Südrampe in H0. Der Luogelkin- und der Bietschtalviadukt sind beeindruckende Bauwerke in einer bis zu zwei Meter hohen Gebirgsnachbildung. Auch die anderen Baugrößen von Z bis G werden natürlich zu sehen sein. Die VG Bahn ist wieder mit eigenem Stand vertreten. Hagen von Ortloff zeigt seine Spur-S-Anlage, soweit dem nicht die beiden Autogrammstunden am Freitag und Samstag jeweils um 14.15 Uhr entgegenstehen.



An einen Fjord in Norwegen entführt die N-Anlage.



Das Modell der Lötschberg-Südrampe ist ein Highlight.

KATO

Firmengründer verstorben

☐ Wie Hiroshi Kato, der amtierende Präsident der Kato Group bekannt gegeben hat, ist sein Vater, der Gründer des Unternehmens, Ende November verstorben. Yuji Kato gründete den Modellbahnhersteller Sekizui Kinsoku 1957 in Tokyo. Unter dem Namen Kato begann die Produktion der ersten N-Modelle. Die engen Räume in den japanischen Großstädten und die hohe Qualität verhalfen der Spur N schnell zum Erfolg, der bis heute weltweit anhält. Sein Engagement, nicht nur für die eigene Marke, sondern für die gesamten Belange der Modelleisenbahn, war vorbildlich und wird heute von seinem Sohn konsequent weiter umgesetzt.

MESSE-KALENDER

1. - 6. FEBRUAR 2017:	17. - 19. FEBRUAR 2017:	10. - 12. MÄRZ 2017:
Internationale Spielwarenmesse Messe Nürnberg	Erlebnis Modellbahn Messe Dresden	Faszination Modellbahn Messe Sinsheim

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jens Braun, Dr. Rolf Brüning

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: BEN BAL

REISENDER IN SACHEN DAMPF

Für seine Leidenschaft, Dampfzüge auf Schmalfilm zu dokumentieren, nahm der Niederländer Ton Pruissen mühevolle Fernreisen mit dem Moped und stundenlange Stasi-Verhöre in Kauf. Von mehreren Reisen in die DDR in den 1960er- und 1970er-Jahren brachte er wahre Filmschätze mit.



FOTO: MARKUS TIEDKE

HAUPTBAHN-FLAIR

Viel modernen Bahnbetrieb bietet der saarländische MEC St. Ingbert e. V. auf seiner im Märklin-System gebauten Modulanlage, die in den Epochen IV und V angesiedelt ist.

AUSSERDEM

Hybride Vernunft

Immer schärfere Umweltauflagen und besondere Betriebsbedingungen erforden neue Antriebskonzepte.

Süßer die Glocken ...

Rainer Albrecht baut die neue Kirche „St. Georg" mit „micro-sound"-Glockenläuten von Noch.

Spielwarenmesse 2017

Wir präsentieren Ihnen wie gewohnt auf 40 Extra-Seiten die brandaktuellen Neuheiten aus der Modellbahnhalle.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Februar-Heft erscheint am

9. Februar

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

MIT DEM TRABI IN DEN SCHWARZWALD

Vor 25 Jahren erschienen die ersten Loks der Baureihe 143 im Westen – und bewährten sich seitdem.



FOTO: RAINER ALBRECHT

NEUHEITEN-FEUERWERK

Das neue Jahr fängt gut an mit der H0-Gravita von ESU, der Traxx 2 von Fleischmann in N, der BR 221 von Minitrix sowie der BR 50 in Spur 0 (ohne Abbildung) von Lenz.



FOTO: ANDREAS STIRL

SITTIN' ON THE DOCK OF THE BAY

Das Modellbahn Team Frokeler hat mal wieder zugeschlagen: Diesmal wurde eine kleine Hafen-Feldbahn als Thema auserkoren, die in meisterhafter Manier das ganze Können der Erbauer zeigt.

Ihre Händlergemeinschaft
13+
Die wilde Dreizehn plus

2017... DAS FÄNGT JA GUT AN!



LILIPUT

◂ E-Lok
Liliput 132525
E-Lok E10 001, DB, Ep.III, Vorserie, AC-Digital,
Inkl. Decoder (MTC21), Lichtwechsel: weiß, LüP: 185mm
UVP ~~254,00~~ €
99,99 €

UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers



E-Lok ▸
RailAd RA1010
E-Lok 541 001-8, SZ, Ep.VI „SCOTCH 3M“
Digitale Schnittstelle MTC21,
Lichtwechsel: rot-weiß, LüP: 225,4 mm
UVP ~~255,90~~ €
129,90 €

GRATIS-GESCHENK ZUM TRIEBWAGEN:



BREKINA AUTOMODELLE

▾ VW Bully T1
Brekina 931011
„Gläserner Bully“ – als Gratis-Geschenk
(UVP 18,95 €) zum Triebwagen
oder im Einzelkauf zum Sonderpreis
12,99 €



Roco

▴ Triebwagen
Roco 63173
Triebwagen BR 491 001-4 „Gläserner Zug“,
DB, Ep.IV-V in RAL 5010 Enzianblau
UVP ~~229,95~~ €
159,99 €

Roco

▴ Triebwagen
Roco 63173-D
Triebwagen BR 491 001-4 „Gläserner Zug“,
DB, Ep.IV-V in RAL 5010 Enzianblau, DC-Digital
UVP ~~267,85~~ €
179,99 €

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!